

File



AIR CANADA
Annual Report
1972

Table of Contents

Year at a Glance	1
Glossary of Terms	1
Board of Directors; Officers	2
Report of the Board of Directors	3-14
Statement of Income and Retained Earnings	15
Balance Sheet	16-17
Statement of Source and Application of Funds	18
Notes to Financial Statements	18-19
Ten-Year Review	20-21
Air Canada Destinations	22

Year at a Glance

Financial	1972	1971	Change %
Operating Revenues	\$583,262,000	\$508,341,000	15
Operating Expenses	537,770,000	480,085,000	12
Net Income	8,648,000	1,662,000	
Invested Capital at Year-End	687,713,000	670,753,000	3
Return on Investment	5.7%	4.6%	
Operations			
Revenue Passenger Miles* (000)	7,901,378	6,426,830	23
Passenger Load Factor*	65%	55%	
Yield per Revenue Passenger Mile*	6.02¢	6.39¢	(6)
Total Available Ton Miles (000)	2,215,234	2,122,442	4
Operating Expense per Available Ton Mile	24.28¢	22.62¢	7
Personnel at Year-End	18,232	17,266	6

* Scheduled Services only

Glossary of Terms

All-Up Weight Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue Ton Miles}}{\text{Available Ton Miles}} \times 100$$

Available Seat Miles

Total seats available for revenue passengers, multiplied by the number of miles those seats are flown. A measure of passenger capacity.

Available Ton Miles

Number of tons available for the carriage of passengers, cargo and mail, multiplied by the number of miles this capacity is flown. A measure of overall capacity.

Express Ton Miles

Freight Ton Miles

Mail Ton Miles

Tons of the applicable commodity carried, multiplied by the miles they are flown. Measures of commodity traffic.

Operating Margin

Operating profit as a percentage of operating revenues.

Passenger Load Factor

(%) the ratio:

$$\frac{\text{Revenue Passenger Miles}}{\text{Available Seat Miles}} \times 100$$

Return on Investment

Net income after income tax plus net interest expense expressed as percentage of average investment. Investment is the sum of long-term debt and shareholders' equity.

Revenue Passenger Miles

Total revenue passengers carried multiplied by the number of miles they are flown. A measure of passenger traffic.

Revenue Ton Miles

Total tons of all revenue traffic carried multiplied by the miles they are flown. An overall measure of traffic.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

Board of Directors*

Appointed by Governor-in-Council:

William R. Allen, Q.C., Toronto

George Meikle, Summerside

J. R. Murray, Winnipeg

Yves Pratte, Q.C., Montreal

Elected by the Shareholders:

David A. Anderson, Q.C., Toronto

Pierre Des Marais II, Montreal

W. C. Koerner, C.C., K.ST.J., of J. LL.D., Vancouver

N. J. MacMillan, Q.C., LL.D., Montreal

André Monast, Q.C., Québec City

Officers*

Yves Pratte, Q.C., Chairman of the Board & Chief Executive Officer

J. R. Baldwin, President

P. J. Chartrand, Vice President — Personnel & Organization Development

K. J. Davis, Vice President — Flight Operations

C. H. Glenn, Vice President — Operational Planning

G. C. Goode, Vice President — System Operations Control

Yves Jasmin, Vice President — Public Relations

Pierre Jeannot, Vice President — Computer & Systems Services and
Vice President & Corporate Planning Coordinator

James McLean, Vice President — Special Assignments

I. E. McPherson, General Counsel

Yves J. Ménard, Vice President — Marketing

J. W. Norberg, Vice President — Maintenance

K. E. Olson, Vice President — Purchasing & Facilities

Earl H. Orser, Vice President — Finance

J. P. Sheehan, Treasurer

C. I. Taylor, Vice President — Government & Industry Affairs

D. C. Tennant, Vice President & Assistant to the President

R. T. Vaughan, Q.C., LL.D., Vice President & Assistant to the Chairman and
Secretary of the Company

J. M. Callen, Vice President — Central & Southern Regions

Maurice d'Amours, Vice President — Eastern Region

H. H. Kantor, Vice President — European Region

J. P. Labrie, Vice President — United States Region

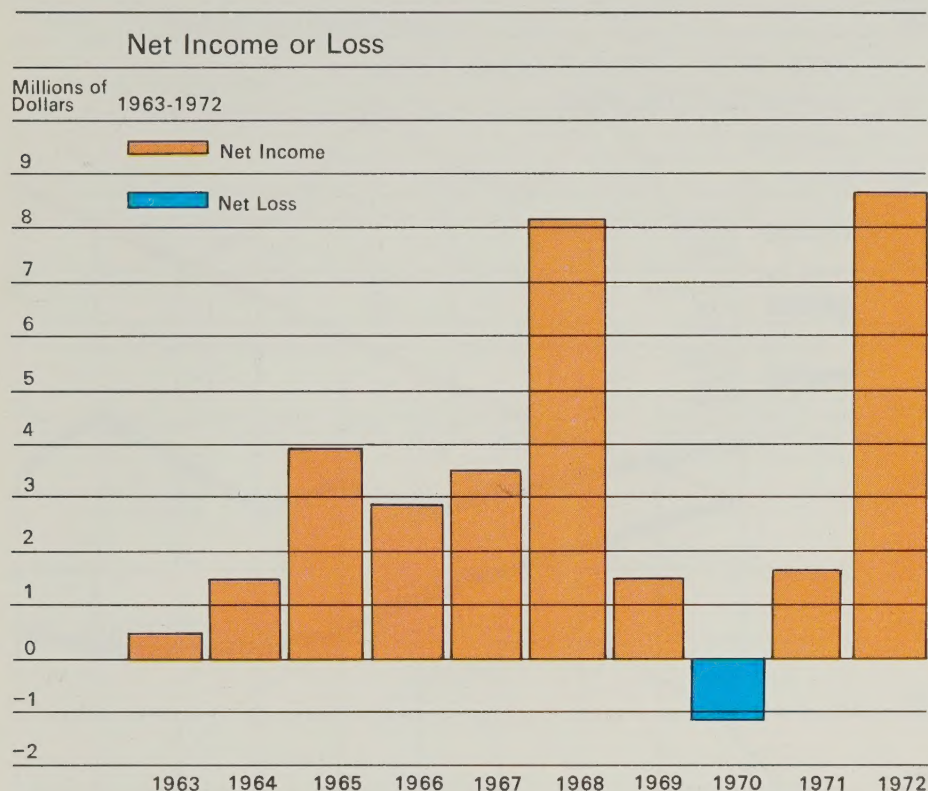
H. D. Laing, Vice President — Western Region

*At December 31, 1972

Executive Offices:

1 Place Ville Marie

Montreal 113, Québec



To The Honorable
The Minister of Transport
Ottawa

Sir,

The Board of Directors of Air Canada is pleased to submit its report for 1972.

The airline marked its 35th anniversary, and from modest beginnings, has become one of the ten largest carriers in the world. It continues dedicated, with pride, to its role of serving Canadians.

Key results

Strong economic growth throughout most of 1972, coupled with improved marketing and service programs, produced a record profit after taxes of \$8,648,000. Return on investment showed an encouraging trend, rising to 5.7% from the 1971 level of 4.6%. While this reflects modest improvement, it is inadequate by ordinary commercial standards, and is below the 6.3% return obtained in 1968 when net income was almost as large.

Revenues and Traffic

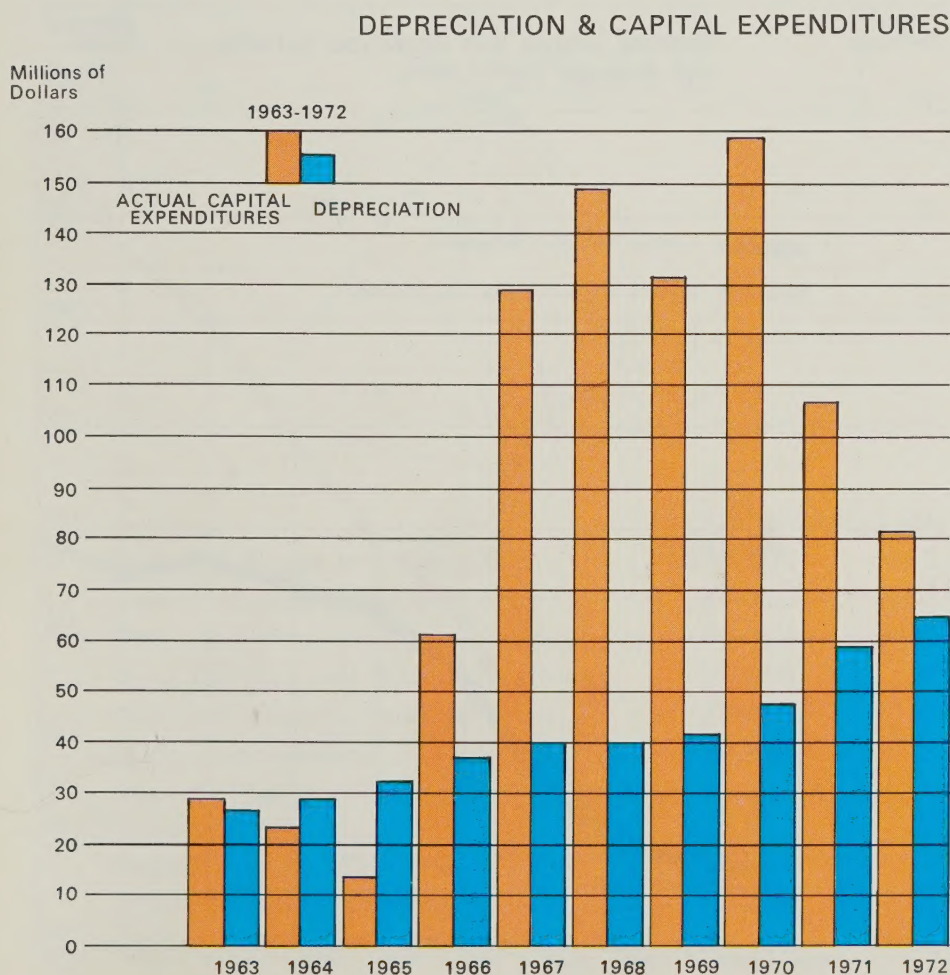
Total revenues amounted to \$583.3 million, up 15% over 1971.

The recovery of scheduled traffic, which grew by 23% for the Air Canada system, resulted in a 16% increase in passenger revenues to \$475.7 million. The charter market produced \$22.2 million, up 13%, while cargo rose 9% to \$76.5 million.

North American passenger traffic grew by 14%, better than the 11% increase registered on domestic routes by United States trunk carriers. Air Canada's improvement occurred primarily on transcontinental routes. First class traffic was a contributor, with a 22% increase.

Atlantic routes experienced substantially increased activity throughout the summer, and closed the year 59% ahead of 1971, while passenger miles travelled on southern services rose 10%, with Florida showing the strongest improvement in popularity among sun destinations.

A combination of unfavorable factors — strikes by government air traffic controllers and radar technicians during January and February, the one-day hijack protest by world airlines pilots in June, adverse weather during the December holiday season — had a direct impact on net income of approximately \$6 million.



The system passenger load factor reached 65%, an increase of ten percentage points over the previous year and the highest since 1967. On the Atlantic, scheduled capacity increased 11%, but the heavy travel volume resulted in a 68% passenger load factor, compared to 47% a year earlier.

The system yield per revenue passenger mile of 5.99¢ was 6% lower than the 6.35¢ yield for 1971, although this was offset by the higher load factor which made the profit possible. Similarly, the operating margin rose to 7.8% of revenues compared to 5.6% the previous year.

Expenses

Operating expenses were \$537.8 million, up 12% over 1971.

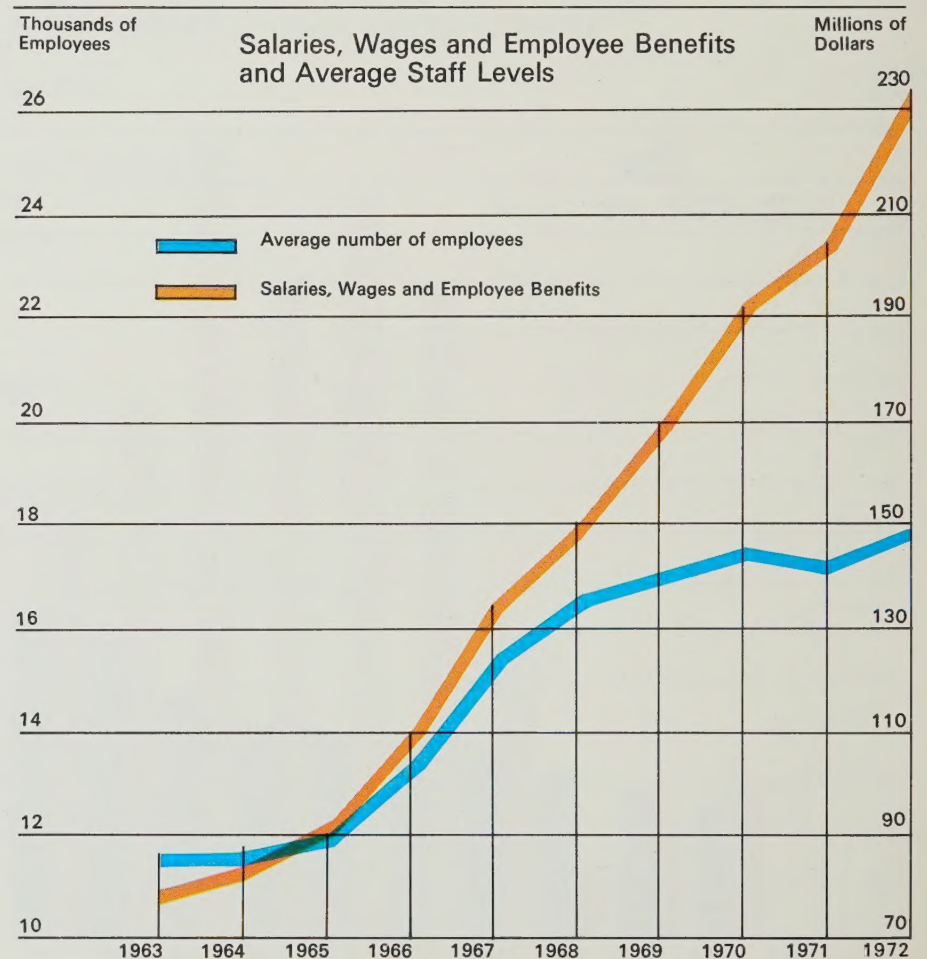
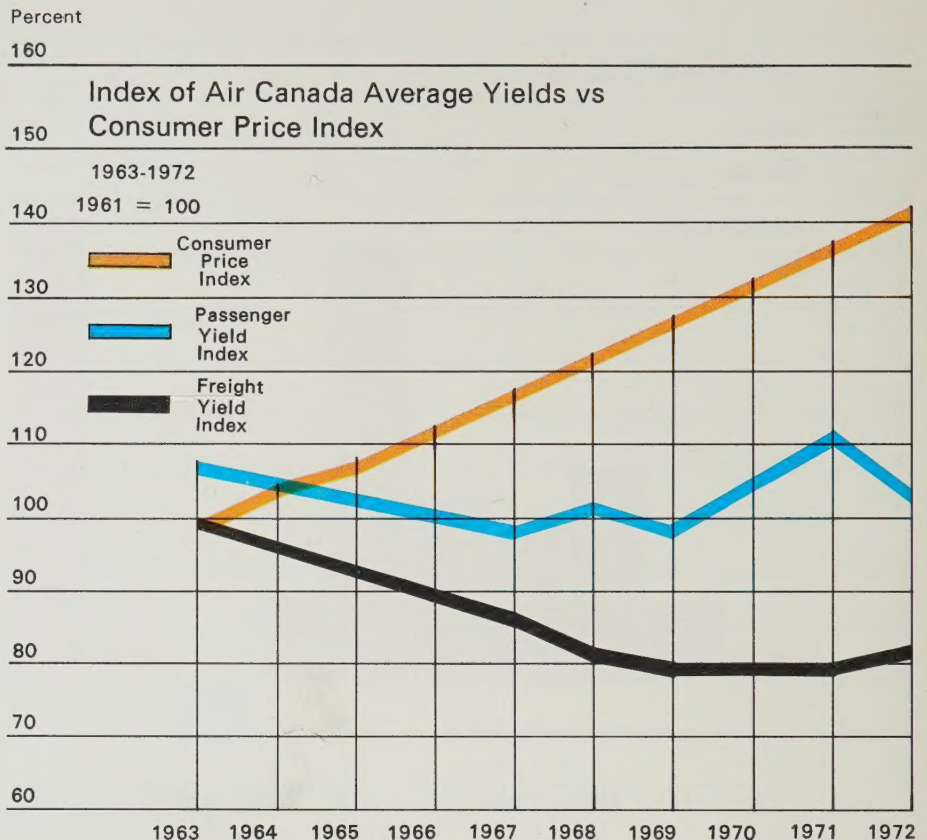
Inflation in the Canadian economy, which continued to push expense levels upward, amounted to 4.5%. The airline industry experienced a higher rate, which was estimated at 6% for the major United States carriers.

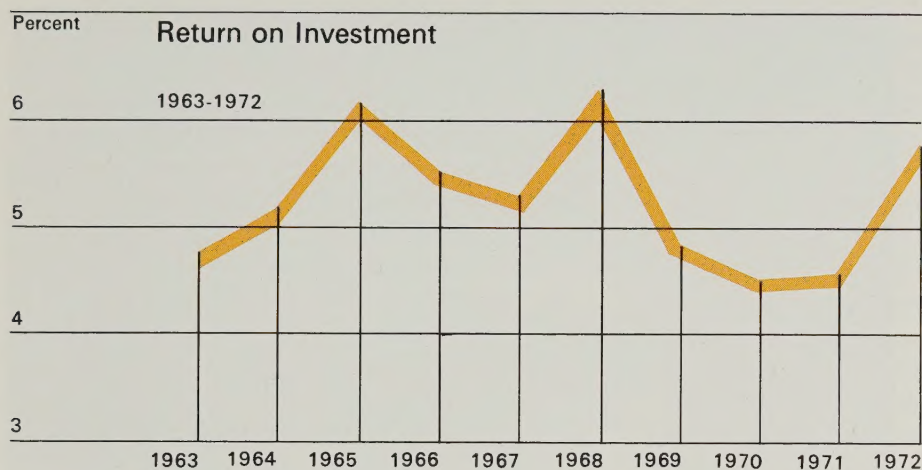
The cost pressures experienced by Air Canada resulted in part from increased expenditures related to traffic volumes that were higher than had been anticipated. Other factors included additional maintenance expenses and the cost of opening the Air Canada Terminal in Toronto. Significant unit cost increases were experienced for labor, fuel and airport and airway user charges. As a result, there was an upward trend in unit operating costs for the second consecutive year. The expense per available ton mile was 24.3¢ in 1972, an advance of 7.5% over 22.6¢ the previous year.

A careful control was maintained on employment throughout the year, although additions were necessary late in the third quarter to cope with the ground handling and maintenance work load created by actual and projected system-wide traffic growth. To prepare for 1973 traffic volumes, pilot and cabin crew personnel were increased and training commenced.

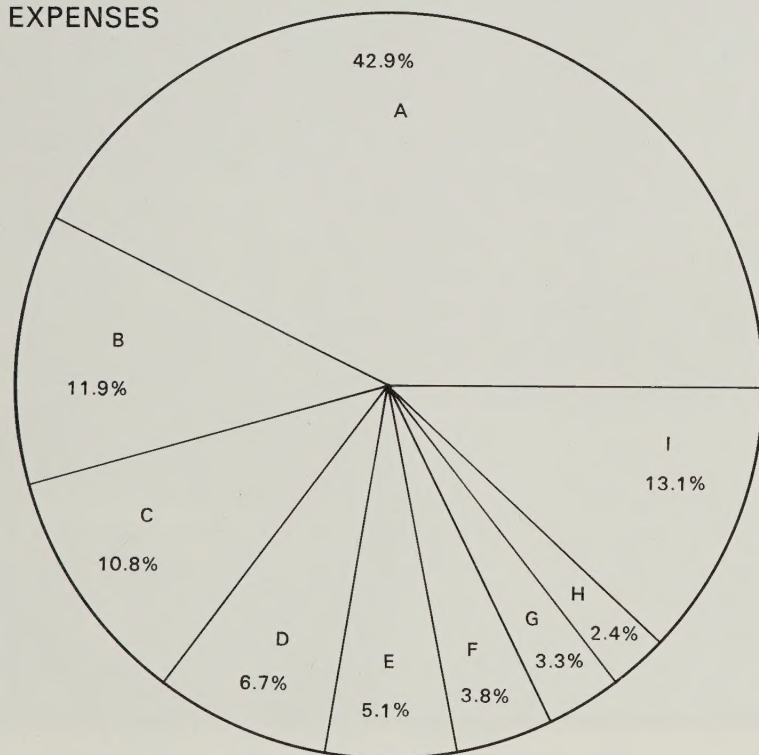
Salaries, wages and related employee benefits, a key source of cost pressure, represented 43% of Air Canada's total operating expense. Salaries and wages increased \$22.0 million or 12% over the 1971 level.

Depreciation and obsolescence charges rose by 9% to \$64 million, reflecting a full





EXPENSES



	(\$,000)	Percent of Total
A Salaries, Wages and Benefits	\$230,800	42.9
B Depreciation and Obsolescence	64,010	11.9
C Fuel and Oil	57,994	10.8
D Rent, Utilities and Communications	35,869	6.7
E Materials, Supplies and Services	27,493	5.1
F Sales Commissions	20,633	3.8
G Landing Fees and Terminal Assessments	17,562	3.3
H Advertising and Promotion	13,051	2.4
I Other Operating Expenses	70,358	13.1
TOTAL OPERATING EXPENSES	\$537,770	100%

year's operation of all Boeing 747 aircraft, the addition of 11 DC-9s to the fleet and the expansion of maintenance facilities.

Financial Position

Total assets increased \$34.3 million during 1972 to a total of \$834.3 million. Working capital rose \$4.3 million to \$27 million at December 31.

Investment in property and equipment totalled \$662.1 million at year-end after deducting accumulated depreciation. Capital expenditures amounted to \$82.2 million, including payments for five long-body and six short DC-9s, and for expanded maintenance facilities at Dorval, Toronto and Vancouver. Cash deposits of \$945,000 were refunded subsequent to the decision not to purchase four Concorde supersonic transports.

Notes and debentures amounted to \$640 million at year-end, with interest on them totalling \$32.5 million, compared with \$31.9 million in 1971. The major change in the year was an increase of \$8.5 million relating to the financing of eleven RB.211 Rolls-Royce engines for the Lockheed L 1011.

Share capital and retained earnings amounted to \$47.6 million at year-end. The debt/equity ratio was 93/7, only slightly changed from 94/6 at the end of 1971. The ratio for the ten United States domestic trunk airlines and Pan American improved to 60/40 at year-end due to the predominance of equity financing in the past year. These carriers earned a \$182 million profit after taxes for system operations in 1972, up from \$41 million the year before. Their rate of return on total investment was 5.7%, compared with 3.7% in 1971.

Markets

In Canada, the airline links the nation together. It offers passenger and cargo services for the businessman, unites families and friends and provides the promotion and services required to build a domestic tourist industry. Internationally, the airline helps establish and maintain Canada's important ties with the world. As a service organization, it participates in the transportation needs of Canadians.

Although the air industry has seen dynamic growth and rapid technical advancement, new travel concepts are emerging and the corporation's planning

is being geared to meet these new challenges.

While traditional business markets maintain a healthy rate of growth and the airline is continuing its efforts to serve them better, the industry is now experiencing a tremendous increase in leisure travel. Today's vacationer is price conscious and is demanding a total travel package. Therefore, the quality and value of the supporting products are now of major importance in this highly competitive market.

In recent years, the emphasis at Air Canada has been on a properly planned and fully researched approach to the production and sale of the airline's product, and this move was further strengthened in 1972. The evolution of the travel market, as it moves into the era of mass air transportation, is requiring changes in marketing style, with emphasis on consumer research and a concentrated approach to market development.

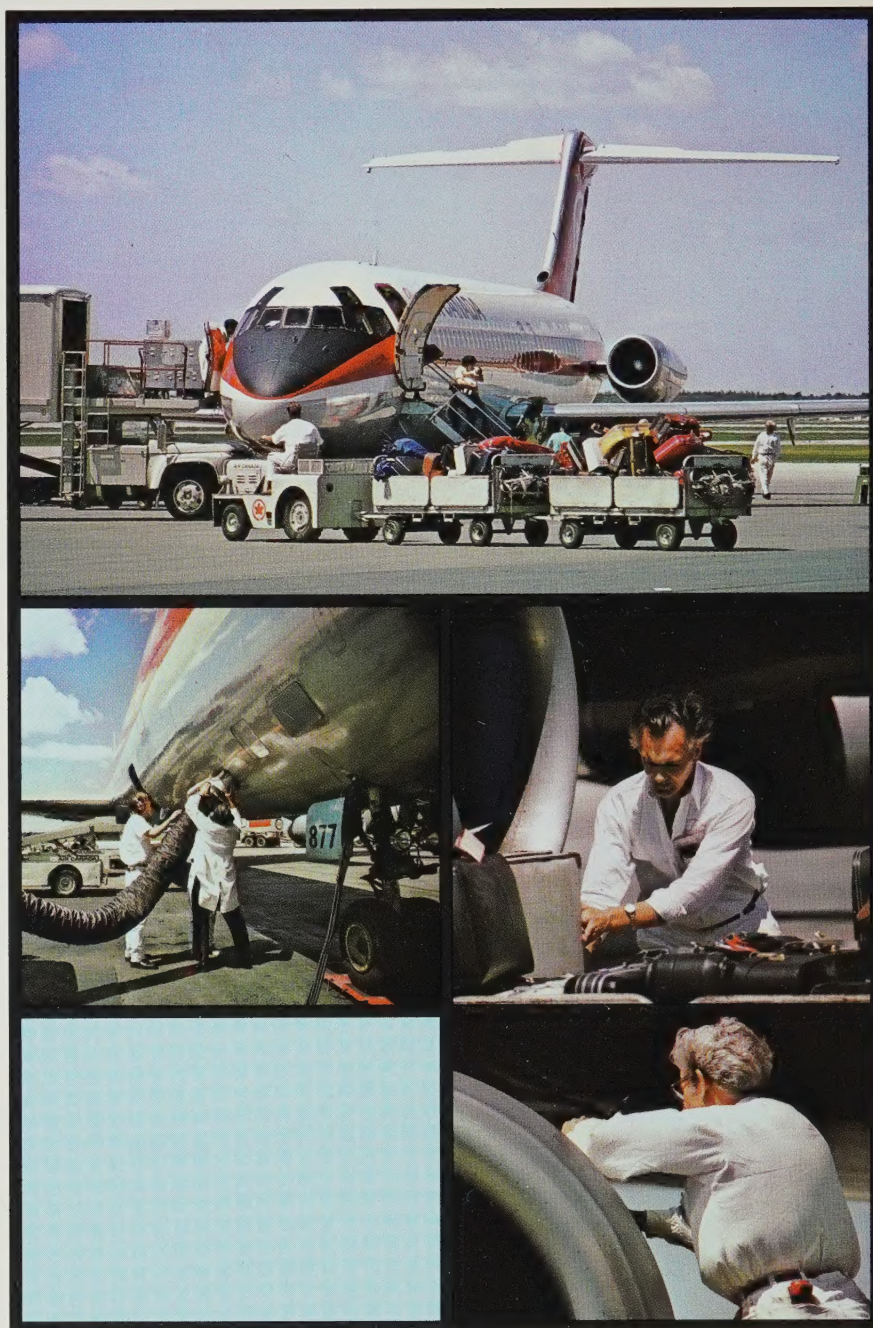
Passengers — Canada

During the year, 6.9 million passengers were carried on Air Canada's scheduled domestic services.

The airline concentrated on efforts to expand and improve its product during the year through the introduction of new services, the continued modernization of the jet aircraft fleet, improvement to schedules and an increase in capacity on many routes to meet growing demand.

Sweeping changes were made to the Canadian fare structure, sharply reducing normal, long-haul rates and introducing a series of "Explore Canada" promotional fares designed to stimulate intra-Canada travel on both long and short routes during periods when traffic is normally light.

For example, the round trip economy class fare between Montreal-Vancouver was cut from \$290 to \$262. By travelling during off-peak periods, this can be further reduced to \$183. Air Canada continued its work with tourist interests in all parts of the country to stimulate new activity in the domestic travel industry.



A new Maritimes Explorer Tour was marketed in conjunction with the tourist departments of the three Maritime Provinces, Eastern Provincial Airways and the Canadian Government Travel Bureau as part of the airline's continuing program to develop discounted Canadian tour packages. A number of these programs such as the highly successful Skifari vacations to Western Canada were expanded.

A major product innovation was the establishment on April 30 of Rapidair, a new service intended specifically for the commuter on the short-haul Montreal-Toronto route. Featuring streamlined check-in facilities and flight departures from designated gates at regular intervals, the concept was designed to meet the special travel requirements of the short-haul passenger on this high density route. With departures hourly, and every half-hour during peak periods, daily Rapidair flights were increased to 25 in each direction for the winter, up from 22 in the summer schedule. Some problems were encountered with the concept during the early months, due largely to a shortage of terminal space in Toronto, but by year-end the system was functioning with a high degree of customer satisfaction.

Flights were also increased sharply on the busy Ottawa-Montreal and Ottawa-Toronto routes. At year-end, 16 operated daily between Ottawa and Montreal, up from ten at the end of 1971, with another 16 between Ottawa and Toronto, an increase of four over a year earlier.

Other improvements were made to the airline's domestic schedule. A new non-stop service was inaugurated between Victoria and Calgary on April 29, using DC-9 equipment. Between Toronto and Regina, a DC-8 was substituted for the daily non-stop DC-9 during the peak travel months and the summer non-stop DC-8 between Montreal and Vancouver was increased from four to seven flights per week.

Jet service was expanded to most Air Canada cities in northern Ontario with the addition of short-body DC-9s to the fleet. These aircraft were also used on flights between Toronto-London-Cleveland and Toronto-Windsor. Operated as a replacement for the 48-passenger Viscount,

they were outfitted in a 75-seat, one-class configuration and provided a capacity increase for each of these cities.

In the Atlantic Provinces, the company worked closely with Eastern Provincial Airways to coordinate schedules and operations. This resulted in improved inter-city service throughout the region.

Numerous changes were made to streamline passenger handling, improve efficiency and increase travel comfort. In August, the company reached agreement with the Ministry of Transport to become the sole occupant by April, 1973, of the new passenger terminal at Toronto International Airport. To be known as the Air Canada Terminal, the facility will alleviate the serious crowding situation that has plagued all airlines operating at Toronto airport in recent years. The new building is designed to be expanded if additional space is required in the future.

Air Canada continued to develop new measures and expand the use of existing techniques to increase passenger and aircraft security. During the year, specialized personnel were hired to augment the efforts of existing staff in screening passengers, operating weapons detectors and inspecting hand luggage at major airports. Meetings were held with government officials and with other airlines to devise methods to tighten security in and around airports, complementing where necessary, programs being undertaken by the Ministry of Transport. The company made plans to examine all passengers and hand luggage by early 1973.

Passengers — International

The company transported 1.2 million passengers on its scheduled international flights to the United Kingdom, Europe, the United States and the Caribbean during 1972.

Air Canada also encourages visits to Canada from abroad, and the importance of this traffic to the country can be illustrated by the fact the airline brought almost 600,000 visitors to Canada last year.

On Atlantic routes, new, low excursion fares, coupled with stricter government enforcement of charter regulations and the wide-spread publicity given to some cancelled charter flights resulted in unprecedented traffic growth on scheduled operations. However, Air Canada recognizes that the charter market continues to be an important segment of the air travel industry and the company is taking steps to ensure it will fully share in this growth.

In this respect, the airline signed a \$10 million contract in October with Suntours Ltd., to lease aircraft to that Toronto-based travel promotion company. The largest agreement of its kind ever undertaken by Air Canada, it calls for provision of DC-8 and DC-9 equipment for Suntours charter vacations to southern destinations from Toronto, Ottawa, Montreal and Halifax. The contract covers a period through September, 1973.

After a series of meetings with other nations, the Canadian government announced in December new charter regulations which eliminate the controversial affinity requirements. Air Canada intends to take full advantage of these rules which became effective in April, 1973, and at year-end, plans were being made to market certain non-scheduled services through Econair Canada Holidays Ltd., an associated company formed to sell charter seats to travel agents and the consumer.

The popular London Show Tour was repeated and the company also introduced a series of winter vacations to other European destinations. New packages were developed based on the successful 7-8-day inclusive tour fare that was first introduced during the winter of 1971-72.

The company's successful "Sun Living" program for southern vacations was expanded for the 1972-73 winter season.

A special effort was made to increase travel on trans-border operations through the production of a series of USA Adventure tours, and promotional pricing was used on certain routes as an added incentive. A Golfiesta program to southern California proved popular.

The company remains hopeful bilateral discussions between the Canadian and United States governments will result in additional scheduled services. There is a need for new routes between a number of cities in the two countries to meet public demand, especially from points in the Canadian mid-west.

Major Innovations

The past year must be viewed as one in which significant long-term decisions were made, new service concepts started to evolve, and important product expansion was undertaken.

In recognition of the requirement to become more closely involved with the hotel industry, negotiations were concluded with Allied Innkeepers (Bermuda) Limited, and Commonwealth Holiday Inns of Canada Limited (CHIC), in order to obtain a supply of quality hotel space in the Caribbean. Allied Innkeepers was established to hold the pooled hotel interests of CHIC and the Commonwealth Development Corporation, a consolidation which has more than 1,000 rooms in eight properties on six islands. Canadian National Realities Limited, as representative of Air Canada's shareholder, Canadian National Railway Company, holds one-third of the shares. The hotels are managed under contract by CHIC, a Canadian-controlled company, and the arrangements and marketing agreements pursuant thereto link Air Canada with the world-famous name of Holiday Inns. Agreements were also concluded with CN Hotels and Hilton Canada Limited, under which the airline will work with these firms to enhance business volume, services and other interests.

A further developmental move was made in September with the offer to purchase a one-third interest in Wardair Canada Ltd., Canada's largest charter airline. Foreign operators have made serious inroads in the Canadian charter market and the purchase will help both companies compete more effectively. Both airlines plan to maintain separate and competitive operations in the charter field.



In December, the company contracted to sell to Pacific Western Airlines computerized reservations services through its modern ReserVec II system. The arrangement makes PWA the only other carrier in Canada able to offer passengers a fully computerized reservations service and it allows Air Canada to make more productive and economic use of its equipment.

Computer-assisted check-in, pioneered in London, England and Miami in 1971, proved very successful and was implemented during the year in Vancouver. Present plans call for this capability to be fully operational at the new Air Canada Terminal in Toronto.

The company entered into an agreement with Canadian National Railways in 1971 to form CANAC CONSULTANTS LTD., a joint venture to sell management and advisory services covering all aspects of air and surface transportation, hotel and telecommunications systems on a world-wide basis.

Operations have proved successful with a major project being undertaken for the East African community and proposals submitted for Ghana Airways, the Kingdom of Saudi Arabia and the People's Republic of the Congo. Air studies were also started in connection with the James Bay hydro project and a proposed Montreal/Ottawa demonstration STOL air service.

Air Freight

Air Canada inaugurated all-cargo service to two new cities — Los Angeles and Copenhagen. The Los Angeles operation provides Pacific and west coast shippers with a weekly eastbound DC-8 to Toronto and Montreal, with convenient trans-Atlantic connections. The European cargo network was expanded with the addition of a weekly Canada-Copenhagen link using either all-freight or mixed cargo-passenger DC-8 aircraft. A DC-9 all-cargo aircraft was added to the fleet to replace the retired Vanguard freighter on routes to Cleveland and the Atlantic provinces.

Four cargo and two mixed passenger-cargo DC-8s provided nine freight and nine combination flights a week to Europe and

19 freight flights weekly to points across Canada. Cargo flights to the Atlantic Provinces were increased to nine each week with the DC-9 compared with five using the slower Vanguard.

The trend towards containerization was extended to the domestic air express field. Volumes have grown to the point where it became possible to move express shipments and documentation together in closed containers between major Canadian cities, resulting in increased speed and efficiency, and reducing package loss and damage.

The cargo charter market continued to expand, especially in the movement of livestock. The company operated 143 charter flights, compared with 97 the year before. Of these, 86 were livestock shipments from Canada to points around the globe, an increase of 42 over 1971.

Fleet and Facilities

Air Canada accepted delivery of five DC-9-32 aircraft from the manufacturer during 1972 and purchased eight short-body DC-9-15s from Continental Airlines, six of which were delivered by year-end. Five of the latter were placed into passenger service, while the sixth was used as a freighter. Due to production problems, the delivery of the first of ten 257-seat Lockheed L 1011s was delayed until early 1973. The company sold nine Vanguard and one Viscount aircraft to other operators.

The operating fleet at December 31 consisted of 106 aircraft: three 747s, 38 DC-8s, 47 DC-9s and 18 Viscounts. Jets accounted for 98% of the seat-miles provided compared with 94% in 1971.

Due to revised traffic projections, it was decided to order a fourth Boeing 747 for delivery in May of 1973 and to advance L 1011 deliveries. The company will take six of the latter during 1973 and the remaining four in early 1974.

An agreement was concluded with Haas-Turner, a United States investment group, to lease two L 1011s for six months on an annual basis over a 15-year period, commencing May, 1973. The aircraft will provide additional capacity during the peak traffic period and in winter they will be leased by Eastern Airlines.





In matters of the environment, the company has taken positive steps for the reduction in overall noise and pollution and these improvements will increase as cleaner and quieter wide-body jets are added to the fleet. A \$600,000 program to reduce smoke and exhaust emissions from DC-9 jet engines was nearing completion at the year-end, and other projects to minimize pollution in maintenance and ground operations have been developed in recent months.

At the company's Dorval Maintenance Base, a new power plant facility and engine test house were completed. The \$20 million complex has some 300,000 square feet of productive area for engine maintenance, support functions and office space. It also houses one of the largest and most efficient liquid waste treatment systems in Canada. The test house is considered one of the most modern of its kind.

A \$10 million line maintenance facility designed for wide-body aircraft was completed in Vancouver.

Construction also began on two new freight handling terminals, a 40,000-square foot facility in Vancouver and a combined cargo and ramp equipment building in Ottawa which provides 8,000 square feet of cargo space. Both projects will be completed in 1973. A 27,000-square foot addition was made to the Montreal freight terminal and new capacity was added at Edmonton, Cleveland, Miami and Frankfurt.

Personnel

Air Canada employees at December 31 totalled 18,232, a 5.6% increase over 17,266 the year before. Throughout the year, a program of planned reductions was undertaken for management and clerical categories using normal attrition and limitations were also instituted on increases in the direct staff.

To maintain and improve the effectiveness of the airline's personnel, a number of significant development programs were launched, including the introduction of improved work planning and review concepts, the extension of organization

development efforts, and the improvement of career management processes. These are designed to expand the capability of Air Canada's personnel to support and improve all areas of the airline's operation.

Instruction in the French and English languages, and implementation of policies in respect to their use by and within Air Canada, continued during the year. Under the guidance of a special committee drawn from directors and senior officers, the company proceeded with programs to identify bilingual requirements and improve levels of proficiency. A significant step was an understanding reached late in the year with the Canadian Airline Employees' Association which, in effect, endorses these objectives within the framework of a binding supplement to the collective agreement.

Work continued on the translation of manuals and other written materials required to conduct business in both official languages. Close contact was maintained with the office of the Commissioner of Official Languages and other concerned institutions, organizations and agencies of the government.

With unprecedented growth in traffic straining physical facilities during the past year, the airline's personnel performed admirably. The Board of Directors appreciates their efforts and wishes to extend a vote of thanks to them for their dedication.

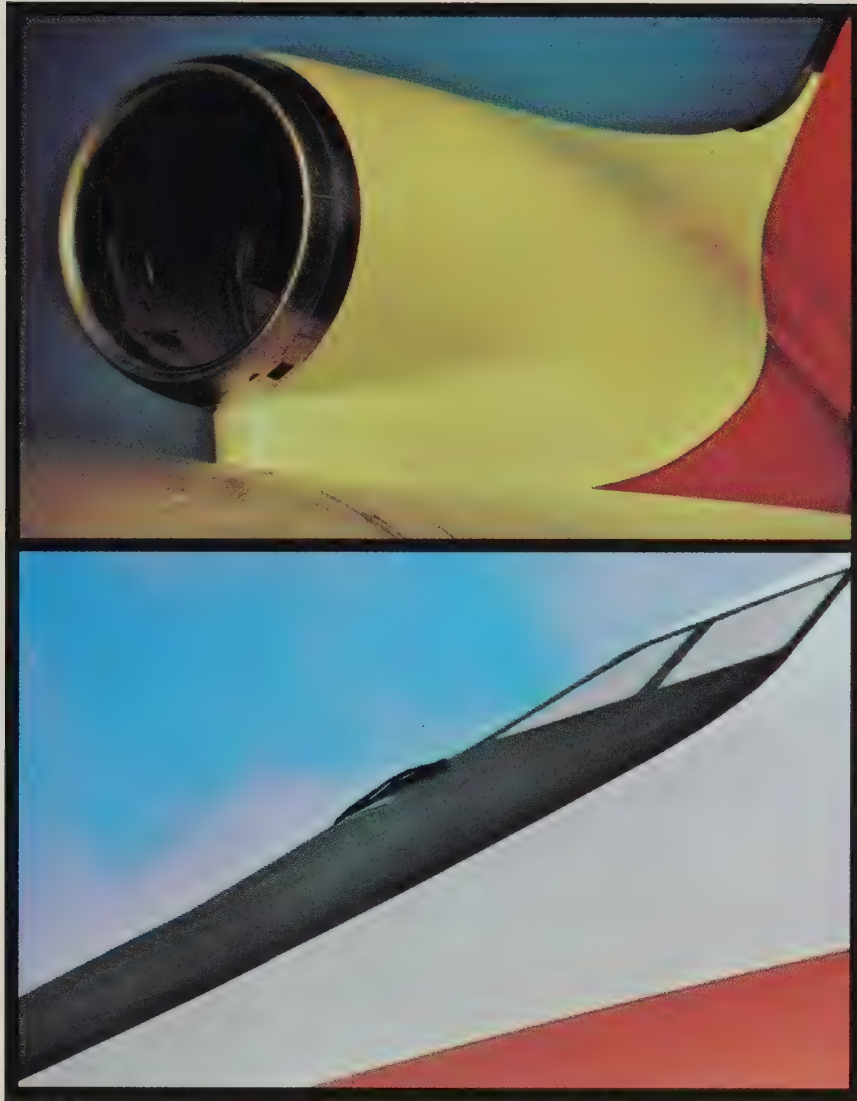
Outlook

The past year was one of significant achievement for Air Canada. Not only did traffic growth resume, but the company showed great strength in areas of heaviest competition.

This performance was due in large part to the value and quality of the support product offered by the company. As stated earlier in this report, trends indicate that today's traveller shops for a total package, and Air Canada must control the availability and the quality of these support services to remain competitive.

This is the motivation which has seen most major airlines diversify into travel related areas in recent years, be it hotel accommodation, car rentals or tour production. In addition, many carriers have recognized the growing demand for mass leisure travel and have expanded into the low-cost, non-scheduled field as well. These factors





are changing the nature of the airline business and Air Canada is fully aware of them.

The year was a successful one in many ways and Air Canada will seek to continue this favorable trend. A number of problems must, however, be faced. The increase in 1972 traffic exceeded expectations, placing a very heavy load on personnel, fleet and facilities. A strengthening of these resources will be necessary to maintain service standards, especially in view of anticipated growth in 1973. This will require an increase in spending.

Inflation and rising operating costs are among the most serious issues confronting airline managements and continued pressure is expected throughout 1973. Operations remain highly labor intensive despite the use of more productive systems and procedures. Security measures will raise operating expenses; user charges for airports and airways facilities will continue to climb; governments are instituting new taxes and other charges on both facilities and operations, and in view of the "energy crisis" in some parts of North America, fuel costs can be expected to increase.

All these factors must be dealt with at a time when Air Canada's revenue yield is declining seriously. While growing passenger volumes and productivity improvements help offset this downward trend, there is a limit to the cost increases that can be absorbed and a serious requirement exists for more realistic pricing policies. The two recent fare increases in the United States were a strong factor in stopping the yield erosion for major carriers.

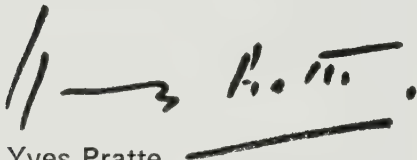
To contend with these problems, Air Canada is placing new emphasis on modern management techniques including the adaptation of long-range planning concepts, personnel career development projects, and improved research programs. Areas where rapidly evolving computer technology can prove beneficial have been identified and major developments of long-term impact are presently underway.

Air Canada has always had an excellent reputation for its operations. However, new forces in the travel industry now require the company to expand and alter its marketing concepts. In addition to efficient mainline services linking Canada's major

communities of interest, and a network which meets the nation's regional transportation requirements, Canadians deserve an airline that provides them with the full range of travel product they require. Important moves must be made in the near future if Air Canada is to capitalize on the opportunities that are at hand.

The company, as the national carrier, is increasingly aware of the changing needs of the provinces in all aspects of transportation as an element important to the progressive and orderly development of the economy. To this end, a close and realistic liaison with all levels of government will be maintained to better assist and serve Canada's domestic aspirations and its appropriate role in the international community.

For the Board of Directors,



Yves Pratte
Chairman of the Board

March 30, 1973.



Statement of Income and Retained Earnings

(Figures Shown in Thousands)

	Year Ended December 31	
	1972	1971
Operating Revenues		
Passenger	\$475,702	\$410,407
Freight and express	60,361	53,405
Mail	16,159	16,677
Charter	22,185	19,550
Incidental services — net	8,855	8,302
	583,262	508,341
Operating Expenses		
Flying operations	121,648	107,661
Maintenance	86,848	80,834
Passenger service	65,980	54,371
Aircraft and traffic servicing	89,824	79,796
Sales and promotion	84,209	75,638
General and administrative	25,251	23,016
Depreciation and obsolescence	64,010	58,769
	537,770	480,085
Operating Income	45,492	28,256
Non-Operating Expenses (Income)		
Interest on debt	32,487	31,861
Interest capitalized	(2,712)	(3,868)
Loss/(gain) on disposal of assets	967	(527)
Non-operating income — net	(2,466)	(2,072)
	28,276	25,394
Net Income Before Deferred Income Taxes	17,216	2,862
Deferred Income Taxes	8,568	1,200
Net Income	8,648	1,662
Retained Earnings		
Balance at beginning of year	34,151	32,689
Dividend	(200)	(200)
Balance at end of year	\$ 42,599	\$34,151

Balance Sheet at December 31

(Figures Shown in Thousands)

Assets	1972	1971
Current		
Cash and short term investments (Note 1)	\$ 40,911	\$ 34,890
Notes and accounts receivable	66,105	59,573
Spare parts, materials and supplies (Note 2)	25,683	24,646
Prepaid expenses	2,256	2,340
Deferred income taxes	10,157	10,394
	145,112	131,843
Investment in Associated Company — at cost	8,627	8,897
Property and Equipment (Note 3)	662,107	639,432
Deferred Charges — Unamortized	18,416	19,848
	\$834,262	\$800,020

Earl H. Orser, Vice President — Finance
February 26, 1973

Liabilities	1972	1971
Current		
Current portion of notes	\$ 528	\$ —
Accounts payable and accrued liabilities	62,015	63,331
Salaries and wages	22,859	19,727
Unearned transportation revenue	23,534	16,827
Interest and dividend payable	7,210	7,310
Air travel plan deposits	1,901	1,901
	118,047	109,096
Notes and Debentures (Note 4)	640,114	631,602
Deferred Income Taxes	28,502	20,171
Shareholders' Equity		
Share Capital		
Authorized 250,000 shares par value \$100 each		
Issued and fully paid, 50,000 shares	5,000	5,000
Retained earnings	42,599	34,151
	47,599	39,151
	\$834,262	\$800,020

Statement of Source and Application of Funds

(Figures Shown in Thousands)

	Year Ended December 31	
Source of Funds	1972	1971
Net income	\$ 8,648	\$ 1,662
Add: Depreciation and amortization	63,083	57,353
Deferred income taxes (less current portion)	8,331	1,075
Funds from operation	80,062	60,090
Notes issued (less current portion)	8,512	84,000
Disposal of assets — net	857	293
	89,431	144,383
Application of Funds		
Property and equipment and progress payments	84,988	116,387
Deferred charges	195	3,708
Investment in associated company	(270)	489
Dividend	200	200
	85,113	120,784
Increase in Working Capital	\$ 4,318	\$ 23,599

Notes to Financial Statements

1. Cash and Short Term Investments

The company has entered into an agreement to acquire an interest in Wardair Canada Ltd. The completion of the transaction is subject to certain conditions including final approval by the regulatory authorities. Cash and short term investments include \$2.7 million held in escrow in connection with the agreement.

2. Spare Parts, Materials and Supplies (\$000)

	1972	1971
Spare Parts — cost	39,597	39,510
Accumulated obsolescence	18,002	18,749
	21,595	20,761
Materials and supplies — cost	4,088	3,885
	25,683	24,646

The corporation provides for the obsolescence of aircraft spare parts, less their estimated residual value, by charges to operating expenses over the service life of the related aircraft.

3. Property and Equipment (\$000)

	1972	1971
Cost		
Flight equipment and components	706,563	705,454
Ground equipment and facilities	221,485	177,644
	<u>928,048</u>	<u>883,098</u>
Accumulated depreciation	331,271	315,320
	<u>596,777</u>	<u>567,778</u>
Progress payments	65,330	71,654
	<u>662,107</u>	<u>639,432</u>

Depreciation is provided on a straight line basis to reduce the assets to estimated realizable value over their service lives which are subject to periodic review. During 1972 the service life of Boeing 747 aircraft was increased from 14 to 16 years and the annual depreciation provision decreased from 7.0% to 6.1% of cost. As a result, depreciation expense for 1972 was \$821,000 less than it would otherwise have been. During the year the company disposed of 14 turbo-prop aircraft. The result of the disposals and the write-down of retired turbo-prop equipment to estimated realizable value was a loss of \$1,759,000 which is included in Loss/ (gain) on disposal of assets.

4. Notes and Debentures

	Maturity Date	Interest Rate (%)	Principal Amount (\$000)
Demand Notes		3.5	27,000
Six month revolving notes		3.9-4.1	227,371
Long term notes and debentures			
	1973	3.9-7.4	22,680
	1976	5.2	33,342
	1977	5.2-6.6	33,360
	1979	5.6-6.4	67,000
	1980	6.7-7.2	90,000
	1981	4.2-7.6	46,283
	1985	5.9	17,497
	1987	5.2	67,069
			<u>631,602</u>

Notes amounting to £3,861,000 issued in 1972 subject to equal semi-annual payment of principal plus interest at 5½% over 10 years 1973-1982 (less current portion)

8,512
640,114

The notes and debentures totalling \$631,602,000 due to the Government of Canada and Canadian National Railway Company are customarily renewed as they mature.

Included in long term notes and debentures maturing in 1980 and 1981 is \$51,000,000 U.S., payable in U.S. funds

which has been converted at the exchange rates prevailing at the dates of issue. Based on the exchange rate at December 31, 1972, the principal amount would be lower by \$3,783,000.

5. Commitments

Commitments for the acquisition of 12 aircraft and related spare engines at December 31, 1972, after deducting progress payments, amounted to approximately \$158,500,000. Subsequent to December 31, 1972, the corporation committed to purchase an additional Boeing 747 at an approximate cost of \$27,000,000. Financing arrangements have been made for \$30,825,000 of these amounts.

Anticipated delivery of aircraft is as follows:

	1973	1974
Douglas DC-9	2	
Lockheed L1011	6	4
Boeing 747	1	

Commitments for ground facilities and equipment amount to \$6,500,000.

There is a commitment to a supplier to use 100,000 hours of its services in each of the next three years; the cost of comparable services in 1972 was \$1,200,000.

Annual rental payments under long term leases in effect at December 31, 1972:

	(\$000)
Aircraft — 2 L1011	2,364
Facilities	8,364
	<u>10,728</u>

6. Pensions

The corporation is retiring the unfunded liability of its pension plans by annual payments of \$2,096,900 as required by the Pension Benefits Standards Act. The present value of these amounts was \$23,000,000 at December 31, 1972.

Ten-Year Review

Financial (\$000)	1972	1971
Passenger Revenue*	475,702	410,407
Operating Revenues	583,262	508,341
Operating Expenses	537,770	480,085
Operating Profit	45,492	28,256
Net Income/(Loss)	8,648	1,662
Dividends	200	200
Interest	32,487	31,861
Shareholders' Equity	47,599	39,151
Notes and Debentures	640,114	631,602
Total Assets	834,262	800,020
Working Capital	27,065	22,747
Operating Margin	7.8%	5.6%
Return on Investment	5.7%	4.6%

Operations

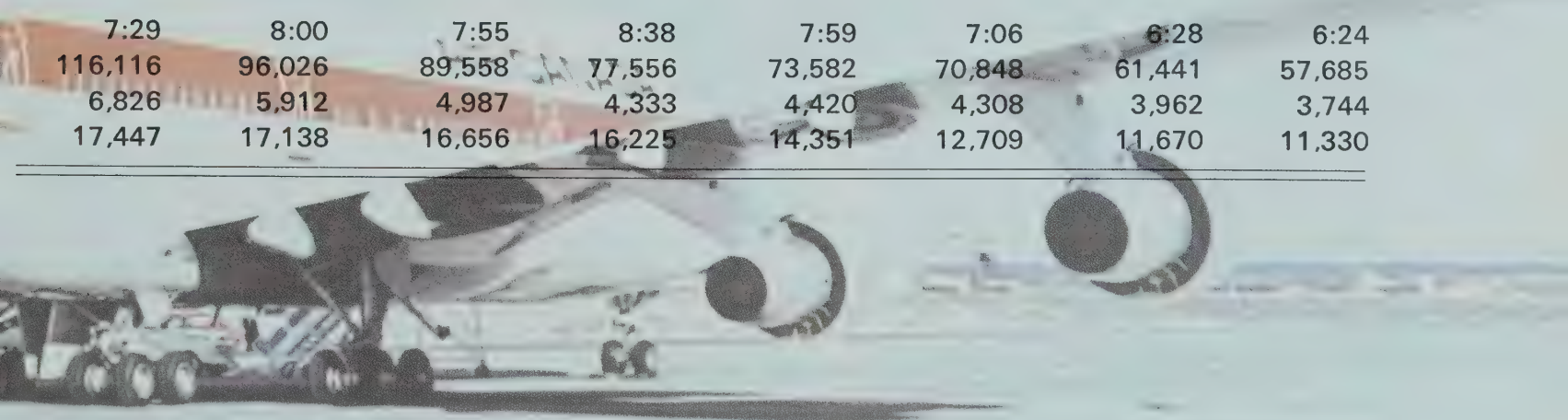
Revenue Passengers Carried (000)	8,359	7,436
Revenue Passenger Miles* (000)	7,901,378	6,426,830
Available Seat Miles* (000)	12,169,049	11,705,813
Passenger Load Factor*	65%	55%
Yield per Revenue Passenger Mile*	6.02¢	6.39¢
Freight Ton Miles* (000)	223,524	201,493
Total Revenue Ton Miles (000)	1,141,059	957,283
Total Available Ton Miles (000)	2,215,234	2,122,442
All-Up Weight Load Factor	52%	45%
Yield per Revenue Ton Mile	51.12¢	53.10¢
Operating Expense per Revenue Ton Mile	47.13¢	50.15¢
Operating Profit per Revenue Ton Mile	3.99¢	2.95¢
Operating Expense per Available Ton Mile	24.28¢	22.62¢
Average Aircraft Stage Length (miles)	553	546
Average Aircraft Capacity (tons)	21.64	20.85
Average Aircraft Utilization per Day (Revenue Block Hours)**	7:56	7:21
Available Ton Miles per Employee	124,221	121,213
Available Ton Miles per Revenue Block Hour**	7,773	7,376
Personnel at Year End	18,232	17,266

*Scheduled services only

**Engines on to engines off

1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964	1963
387,486	332,727	328,137	295,553	243,877	209,926	177,092	167,653
478,259	404,652	387,628	345,611	289,943	250,126	213,910	199,390
457,396	386,188	359,610	329,731	275,990	237,401	203,527	188,121
20,863	18,464	28,018	15,880	13,953	12,725	10,383	11,269
(1,072)	1,548	8,184	3,547	2,910	3,990	1,406	528
200	200	200	200	200	200	150	—
31,920	25,246	18,247	13,857	11,580	11,298	11,491	11,619
37,689	32,725	24,614	16,630	13,283	10,573	6,783	5,528
547,602	467,602	392,820	302,820	235,820	235,820	235,820	237,471
707,900	594,912	508,391	387,451	306,468	287,928	275,361	269,342
(852)	10,503	11,536	16,560	27,616	51,139	31,272	27,079
4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%	5.1%	4.9%	5.7%
4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%	6.1%	5.2%	4.8%

7,464	6,563	6,469	6,393	5,294	4,753	4,189	3,967
6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212	3,542,867	2,923,842	2,701,899
11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251	5,458,263	4,642,431	4,586,419
57%	57%	58%	65%	66%	65%	63%	59%
6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢	5.93¢	6.06¢	6.21¢
184,782	148,201	122,916	85,653	74,588	56,100	41,197	32,020
946,241	788,528	732,456	649,870	534,522	444,139	368,305	331,114
2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164	1,009,394	868,104	714,866	668,394
46%	47%	49%	53%	53%	51%	52%	50%
50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢	56.32¢	58.08¢	60.22¢
48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢	53.45¢	55.26¢	56.81¢
2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢	2.87¢	2.82¢	3.41¢
22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢	27.35¢	28.47¢	28.15¢
543	514	489	447	422	398	384	373
19.09	17.16	15.30	14.13	14.59	14.60	13.58	13.04
7:29	8:00	7:55	8:38	7:59	7:06	6:28	6:24
116,116	96,026	89,558	77,556	73,582	70,848	61,441	57,685
6,826	5,912	4,987	4,333	4,420	4,308	3,962	3,744
17,447	17,138	16,656	16,225	14,351	12,709	11,670	11,330





Tobago)

Escales d'Air Canada

1970	1969	1968	1967	1966	1965	1964	1963
387,486	332,727	328,137	295,553	243,877	209,926	177,092	167,653
478,259	404,652	387,628	345,611	289,943	250,126	213,910	199,390
457,396	386,188	359,610	329,731	275,990	237,401	203,527	188,121
20,863	18,464	28,018	15,880	13,953	12,725	10,383	11,269
(1,072)	1,548	8,184	3,547	2,910	3,990	1,406	528
200	200	200	200	200	200	150	—
31,920	25,246	18,247	13,857	11,580	11,298	11,491	11,619
37,689	32,725	24,614	16,630	13,283	10,573	6,783	5,528
547,602	467,602	392,820	302,820	235,820	235,820	235,820	237,471
707,900	594,912	508,391	387,451	306,468	287,928	275,361	269,342
(852)	10,503	11,536	16,560	27,616	51,139	31,272	27,079
4.4%	4.6%	7.2%	4.6%	4.8%	5.1%	4.9%	5.7%
4.5%	4.8%	6.3%	5.2%	5.4%	6.1%	5.2%	4.8%
7,464	6,563	6,469	6,393	5,294	4,753	4,189	3,967
6,427,811	5,740,299	5,616,011	5,221,358	4,193,212	3,542,867	2,923,842	2,701,899
11,207,267	10,058,407	9,716,545	8,054,458	6,387,251	5,458,263	4,642,431	4,586,419
57%	57%	58%	65%	66%	65%	63%	59%
6.03¢	5.80¢	5.84¢	5.66¢	5.82¢	5.93¢	6.06¢	6.21¢
184,782	148,201	122,916	85,653	74,588	56,100	41,197	32,020
946,241	788,528	732,456	649,870	534,522	444,139	368,305	331,114
2,053,855	1,663,262	1,503,770	1,227,164	1,009,394	868,104	714,866	668,394
46%	47%	49%	53%	53%	51%	52%	50%
50.54¢	51.32¢	52.92¢	53.18¢	54.24¢	56.32¢	58.08¢	60.22¢
48.34¢	48.98¢	49.10¢	50.74¢	51.63¢	53.45¢	55.26¢	56.81¢
2.20¢	2.34¢	3.82¢	2.44¢	2.61¢	2.87¢	2.82¢	3.41¢
22.27¢	23.22¢	23.91¢	26.87¢	27.34¢	27.35¢	28.47¢	28.15¢
543	514	489	447	422	398	384	373
19.09	17.16	15.30	14.13	14.59	14.60	13.58	13.04
7:29	8:00	7:55	8:38	7:59	7:06	6:28	6:24
116,116	96,026	89,558	77,556	73,582	70,848	61,441	57,685
6,826	5,912	4,987	4,333	4,420	4,308	3,962	3,744
17,447	17,138	16,656	16,225	14,351	12,709	11,670	11,330

Principales statistiques des dix dernières années

Financières (en milliers de \$)		
1971	1972	
410,407	475,702	Revenus — passagers*
508,341	583,262	Revenus d'exploitation
480,085	537,770	Dépenses d'exploitation
28,256	45,492	Bénéfice d'exploitation
1,662	8,648	Bénéfice (perte) net(te)
200	200	Dividende
31,861	32,487	Intérêt
39,151	47,599	Avoir des actionnaires
631,602	640,114	Billets et obligations non garanties
800,020	834,262	Total de l'actif
22,747	27,065	Fonds de roulement
5.6%	7.8%	Marge d'exploitation
4.6%	5.7%	Rapport de rentabilité
		Exploitation
7,436	8,359	Nombre de passagers payants (en milliers)
6,426,830	7,901,378	Sièges-milles occupés* (en milliers)
11,705,813	12,169,049	Sièges-milles disponibles* (en milliers)
65%	65%	Coefficient d'utilisation en passagers*
6.39¢	6.02¢	Rendement par siège-mille occupé*
201,493	223,524	Tonnes-milles de fret* (en milliers)
957,283	1,141,059	Tonnes-milles transportées (en milliers)
2,122,442	2,215,234	Tonnes-milles disponibles (en milliers)
45%	52%	Coefficient général d'utilisation
53,10¢	51.12¢	Rendement par tonne-mille transportée
50.15¢	47.13¢	Dépenses d'exploitation par tonne-mille transportée
2.95¢	3.99¢	Bénéfice d'exploitation par tonne-mille transportée
22.62¢	24.28¢	Dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible
546	553	Étape moyenne (en milles)
20.85	21.64	Capacité moyenne (en tonnes)
7.21	7.56	Utilisation moyenne par jour (heures de vol) **
121,213	124,221	Tonnes-milles disponibles par employé
7,376	7,773	Tonnes-milles disponibles par heure de vol **
17,266	18,232	Nombre d'employés en fin d'année

* Services réguliers seulement

** De la mise en marche à l'arrêt des moteurs

Notes aux états financiers

1. Encaisse et placements à court terme

La Société a convenu d'acheter une participation dans Wardenair Canada Ltd. La conclusion de la transaction est subordonnée à certaines conditions; entre autres, l'approbation définitive par l'organisme de réglementation. Le poste "Encaisse et placements à court terme" comprend une somme entrecisée de \$2.7 millions relativement à cette convention.

2. Pièces de rechange, matériaux et fournitures

(milliers de dollars)

	1972	1971
Pièces de rechange —	39,597	39,510
Désuétude accumulée	18,002	18,749
Matériaux et fournitures —	4,088	3,885
	<u>25,683</u>	<u>24,646</u>

La Société pourvoit à la désuétude des pièces de rechange pour avions, déduction faite de la valeur résiduelle prévue, par des sommes imputées aux dépenses d'exploitation pendant la durée utile des appareils en cause.

État de la provenance et de l'emploi des fonds		Exercice terminé le 31 décembre	
		1972	1971
Provenance des fonds			
Bénéfice net	\$	8,648	1,662
Ajouter: amortissements		63,083	57,353
impôts sur le revenu reportés (moins la portion exigible)		8,331	1,075
Fonds provenant de l'exploitation		80,062	60,090
Billets émis (moins la portion exigible)		8,512	84,000
Cession d'éléments d'actif — net		857	293
		<u>89,431</u>	<u>144,383</u>
Emploi des fonds			
Immeubles et matériel y compris les acomptes		84,988	116,387
Frais reportés		195	3,708
Placements dans une compagnie affiliée	(270)	489	
Dividende	200	200	
		<u>85,113</u>	<u>120,784</u>
Augmentation du fonds de roulement	\$	4,318	23,599

Passif	1972	1971
Passif à court terme		
Portion exigible des billets	\$ 528	\$ —
Comptes à payer et passif couru	62,015	63,331
Traitements et salaires	22,859	19,727
Revenu de transport perçu d'avance	23,534	16,827
Intérêt et dividende à payer	7,210	7,310
Dépôts sur transport aérien	1,901	1,901
118,047	109,096	
Billets et obligations non garanties (note 4)	640,114	631,602
Impôts sur le revenu reportés	28,502	20,171
Avoir des actionnaires		
Capital-actions		
Autorisé: 250,000 actions d'une valeur au pair de \$100 chacune		
Émis et entièrement payé: 50,000 actions	5,000	5,000
Bénéfices non répartis	42,599	34,151
47,599	39,151	
\$834,262	\$800,020	

Bilan au 31 décembre (en milliers de dollars)

Actif	1972	1971
--------------	-------------	-------------

Actif à court terme		
Encaisse et placements à court terme (note 1)	\$ 40,911	\$ 34,890
Billets et comptes à recevoir	66,105	59,573
Pièces de rechange, matériaux et fournitures (note 2)	25,683	24,646
Frais payés d'avance	2,256	2,340
Impôts sur le revenu reportés	10,157	10,394
	145,112	131,843

Placement dans une compagnie affiliée — au coût	8,627	8,897
Immeubles et matériel (note 3)	662,107	639,432
Frais reportés — non amortis	18,416	19,848
	\$834,262	\$800,020

Earl H. Orser, Vice-président — Finances
Le 26 février 1973.

État du revenu et des bénéfices non répartis

(en milliers de dollars)

Exercice terminé le 31 décembre

	1972	1971
Revenus d'exploitation		
Passagers	\$475,702	\$410,407
Fret et colis express	60,361	53,405
Courrier	16,159	16,677
Affrètements	22,185	19,550
Services accessoires — net	8,855	8,302
	583,262	508,341
Dépenses d'exploitation		
Frais au vol	121,648	107,661
Entretien	86,848	80,834
Service — passagers	65,980	54,371
Service — appareils et trafic	89,824	79,796
Ventes et promotion	84,209	75,638
Frais généraux et d'administration	25,251	23,016
Amortissement et désuétude	64,010	58,769
	537,770	480,085
Bénéfice d'exploitation	45,492	28,256
Dépenses hors exploitation (bénéfice)		
Intérêt sur la dette	32,487	31,861
Intérêt capitalisé	(2,712)	(3,868)
Perte (bénéfice) sur cession d'éléments d'actif	967	(527)
Bénéfice hors exploitation — net	(2,466)	(2,072)
	28,276	25,394
Bénéfice net avant impôts sur le revenu reportés	17,216	2,862
Impôts sur le revenu reportés	8,568	1,200
Bénéfice net	8,648	1,662
Bénéfices non répartis		
Solde au début de l'exercice.	34,151	32,689
Dividende	(200)	(200)
Solde à la fin de l'exercice	\$ 42,599	\$34,151

arrêter l'effritement du rendement pour de grands transporteurs.

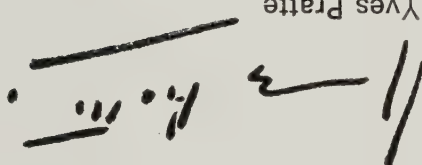
Face à ces problèmes, Air Canada attache une nouvelle importance aux techniques modernes d'administration; entre autres, l'adaptation de méthodes d'organisation à long terme, les programmes de formation professionnelle du personnel et l'amélioration de la recherche. On a précisé les domaines où la technologie informatique, en progrès rapide, peut s'avérer avantageuse et amorcé des applications de longue portée.

Air Canada a toujours été connue pour l'excellence de son exploitation. L'évolution de l'industrie du transport exige, cependant, l'expansion et la modification de ses méthodes de commercialisation. En plus de services aériens reliant les grandes communautés d'intérêts du Canada et d'un réseau répondant aux exigences du pays en matière de transport régional,

les Canadiens attendent du transporteur national tout l'éventail des services complémentaires. Il faudra prendre des décisions importantes dans un proche avenir afin qu'Air Canada puisse tirer parti de possibilités imminentes.

En tant que transporteur national, Air Canada est sans cesse plus consciente des besoins changeants des provinces quant aux divers aspects du transport, considéré comme un élément important du développement ordonné de l'économie. Elle entretiendra donc des relations étroites avec les divers niveaux de gouvernement afin de contribuer encore davantage aux objectifs intérieurs du Canada et à son rayonnement sur le plan international.

Au nom du Conseil d'administration,
le président du Conseil,


Yves Pratte

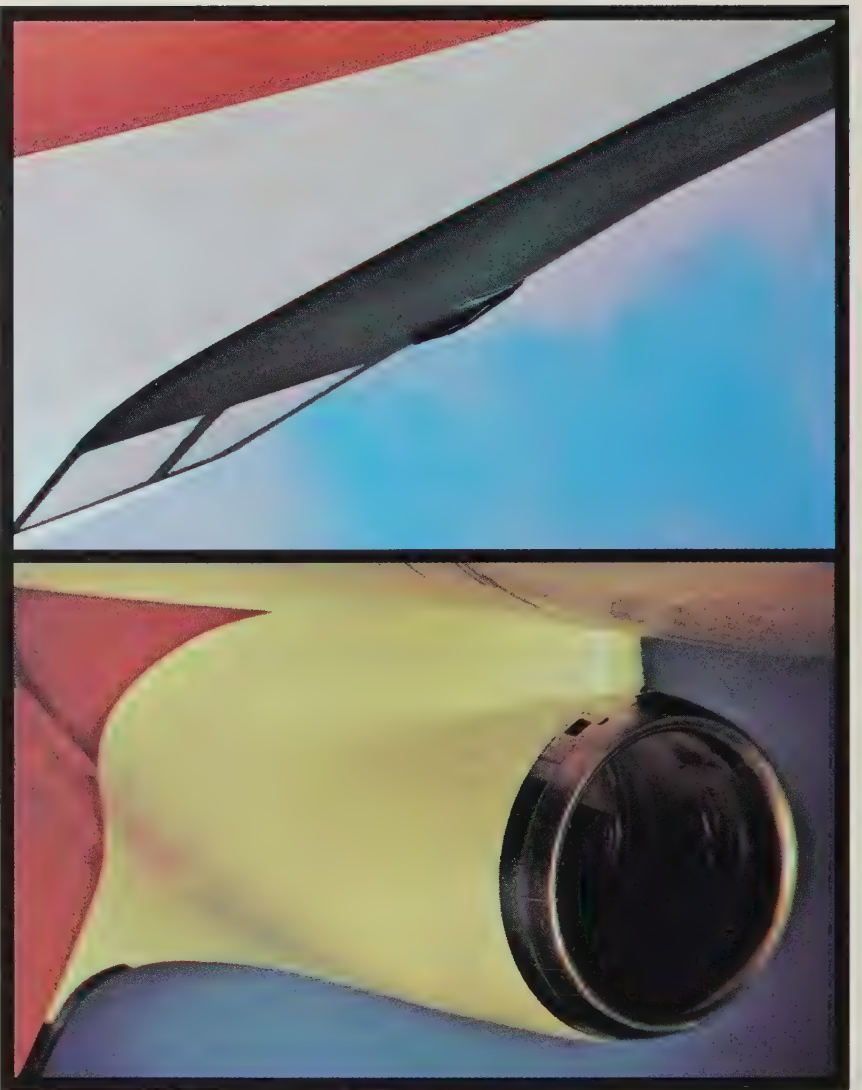
Le 30 mars 1973.



une large mesure, à la qualité des services complémentaires offerts par Air Canada. Comme nous l'avons signalé plus haut, le voyageur recherche des services intégrés; Air Canada doit, pour faire face à la concurrence, veiller à la disponibilité de ces services complémentaires et à leur qualité. C'est ce qui a poussé la plupart des grandes lignes aériennes à rayonner, ces dernières années, dans des domaines connexes, comme l'hôtellerie, la location de voitures et l'organisation de circuits. En outre, l'essor du voyage d'agrément a amené beaucoup de transporteurs à offrir des vols affrétés à prix modique. Air Canada est parfaitement consciente de ces phénomènes, qui sont en train de changer le caractère de l'industrie du transport aérien. L'année a été fructueuse à maints égards et Air Canada s'efforcera de maintenir cette tendance. Il lui faudra s'attaquer à de nombreux problèmes. En dépassant les prévisions, la croissance du trafic en 1972 impose un très lourd fardeau au personnel, à la flotte et aux installations. Nous devons raffermir ces ressources afin de conserver nos normes de service, d'autant plus qu'on prévoit une nouvelle augmentation du trafic en 1973. Ce raffermissement augmentera les dépenses.

L'inflation et la hausse des frais d'exploitation constituent deux des grands problèmes auxquels doivent se mesurer les transporteurs aériens, et l'on prévoit que la pression persistera tout au long de 1973. En dépit de techniques plus productives, l'exploitation repose surtout sur la main-d'œuvre. Les mesures de sécurité augmentent les dépenses d'exploitation; les droits aéroportuaires et de navigation aérienne continueront de monter; les gouvernements établissent d'autres taxes ou droits sur les installations et l'exploitation et, par suite de la "crise de l'énergie" dans certaines régions de l'Amérique du Nord, on peut s'attendre à une augmentation du prix du carburant.

Air Canada doit affronter ces difficultés au moment même où le rendement du transport aérien fléchit sérieusement. Bien que l'accroissement du trafic passagers et de la productivité contribuent à neutraliser cette tendance, il reste qu'on ne pourra absorber indéfiniment la hausse des frais et qu'une tarification plus réaliste s'impose. Deux récentes augmentations de tarifs aux États-Unis ont largement contribué à



Personnel
De 17,266 en 1971, le personnel comptait 18,232 employés au 31 décembre, une augmentation de 5,6%. Durant toute l'année, on a appliqué, pour le personnel d'encadrement et de secrétariat, un régime restrictif qui tient compte des réductions normales, et l'on a également assujéti à certaines limitations l'engagement du personnel des autres catégories.

Un certain nombre de programmes importants ont été organisés en vue d'accroître encore l'efficacité du personnel; entre autres, l'amélioration des mécanismes de planification et de contrôle, l'extension du développement organisationnel et l'amélioration des plans de carrière. Ces programmes sont destinés à permettre au personnel d'améliorer encore tous les aspects de l'exploitation.

Les cours de français et d'anglais se sont poursuivis durant l'année, tout comme l'application des règles qui en régissent l'usage à l'intérieur et à l'extérieur d'Air Canada. Avec le concours d'un comité spécial composé d'administrateurs et de cadres supérieurs, la Société s'est employée à définir les exigences du bilinguisme et à améliorer la compétence à cet égard.

Aux termes d'un accord important conclu vers la fin de l'année, l'Association canadienne des employés de lignes aériennes a adopté ces objectifs et en a fait la matière de dispositions supplémentaires de la convention collective.

On a poursuivi la traduction de manuels et des autres documents qu'exige la conduite des affaires dans les deux langues officielles. La Société s'est tenue en rapport avec le Bureau du Commissaire aux langues officielles, de même qu'avec des institutions et des organismes officiels intéressés.

L'augmentation sans précédent du trafic a exercé une forte pression sur nos ressources matérielles au cours de l'année, et le personnel a fourni un effort admirable. Le Conseil d'administration rend hommage à son dévouement et tient à l'en remercier.

Perspectives

Pour Air Canada, l'année écoulée reste associée à d'importantes réalisations. Le trafic a repris son élan et la Société a montré une grande solidité dans des domaines où la concurrence est particulièrement vive.

L'excellence des résultats tient, dans



jets ont constitué 98% des sièges-milles disponibles, en regard de 94% en 1971. A la suite de la révision des prévisions sur le trafic, Air Canada a décidé de commander un quatrième Boeing 747, attendu en mai 1973, et d'avancer la livraison des L 1011. Elle recevra six de ces derniers au cours de 1973 et les quatre autres au début de 1974.

Aux termes d'un accord avec le syndicat de placement Haas-Turner, des Etats-Unis, la Société louera deux L 1011 six mois par année, pendant 15 ans, à compter de mai 1973. Ces appareils accroîtront la capacité durant la période de pointe et seront loués pour l'hiver à Eastern Airlines.

Au titre de la protection de l'environnement, Air Canada a pris des mesures concrètes visant à la réduction générale du bruit et de la pollution. L'amélioration s'accroîtra avec les avions géants, plus propres et moins bruyants. A la fin de l'exercice, la transformation des moteurs de DC-9 destinée à en réduire la fumée et les échappements était presque terminée; elle aura coûté \$600,000. Ces derniers mois, la Société a mis en place plusieurs dispositifs qui diminueront la pollution causée par les travaux d'entretien et les services au sol.

On a terminé de nouveaux ateliers des moteurs ainsi qu'un banc d'essai à la base d'entretien de Dorval. Construit au coût de \$20 millions, l'ensemble a une superficie utile de 300,000 pieds; il sert à l'entretien des moteurs, aux travaux connexes et aux services administratifs. Il abrite également des installations de traitement des déchets liquides, qui comptent parmi les plus grandes et les plus efficaces au Canada. Quant au banc d'essai, il est considéré comme un des plus modernes du genre. Air Canada a terminé, au coût de \$10 millions, des installations destinées à l'entretien en ligne des avions géants, à Vancouver.

Air Canada a mis en chantier une aérogare fret de 40,000 pieds carrés à Vancouver et une autre de 8,000 pieds carrés, pourvue d'un équipement de piste, à Ottawa. Dans les deux cas, la fin des travaux est prévue pour 1973. On a agrandi de 27,000 pieds carrés l'aérogare fret de Montréal et augmenté la capacité des installations d'Edmonton, Cleveland, Miami et Francfort.



Fret

Air Canada a inauguré un service tout-cargo vers deux autres villes : Los Angeles et Copenhague. Celui de Los Angeles met à la disposition des expéditeurs de la côte du Pacifique un DC-8 qui fait la liaison hebdomadaire avec Toronto et Montréal; des correspondances pratiques peuvent acheminer le fret vers le Royaume-Uni et le continent européen. Le réseau fret européen s'est étendu au Danemark, la liaison Canada-Copenhague étant assurée une fois la semaine par DC-8 tout-cargo ou mixte. Un cargo DC-9 a pris la relève du cargo Vanguard pour la liaison avec Cleveland et les provinces atlantiques.

Quatre cargos DC-8 et deux mixtes ont assuré neuf vols fret et neuf vols mixtes par semaine vers l'Europe et 19 vols fret par semaine au pays. Les vols fret vers les provinces atlantiques ont été portés à neuf par semaine avec le DC-9, alors que le Vanguard n'en faisait que cinq.

La containerisation s'est étendue aux colis express transportés sur les lignes intérieures. Ils représentent un volume tel qu'il a été possible de transporter colis et plis express dans des containers fermés, entre les grandes villes canadiennes. En plus d'accélérer la livraison, l'initiative permet de réduire les pertes et les avaries.

Les affrètements de cargos vont croissant, surtout pour le transport des bestiaux. Air Canada a fait 143 vols affrétés, en regard de 97 l'année précédente. Quarante-vingt-six de ces vols ont acheminé des expéditions de bestiaux du Canada vers différentes parties du globe; c'est une augmentation de 42 sur 1971.

Flotte et installations

En 1972, Air Canada a reçu cinq appareils DC-9-32 du constructeur et elle a acheté de Continental Airlines huit DC-9-15 courts, dont six lui ont été livrés vers la fin de l'année. Cinq de ces derniers ont été affectés aux services passagers, le sixième aux services fret. Des difficultés de production ont retardé jusqu'au début de 1973 la livraison du premier des 10 Lockheed L 1011 de 257 places commandés par Air Canada. La Société a vendu neuf Vanguard et un Viscount à d'autres transporteurs.

Au 31 décembre, la flotte d'exploitation comprenait 106 appareils : trois 747, 38 DC-8, 47 DC-9 et 18 Viscount. Les





les hôtels du Canadien National et Hilton Canada Limited, un autre accord prévoyant qu'elle collaborera avec ces deux compagnies pour stimuler le chiffre d'affaires et les services ainsi que pour favoriser les autres aspects de leurs exploitations respectives.

En septembre, dans le cadre de son programme d'expansion, Air Canada a offert à Wardair Canada Ltd., la plus grande ligne d'affrètement au Canada, d'acheter un tiers de son capital-actions. La concurrence étrangère est déjà solidement installée dans le marché canadien des affrètements et la transaction permettra aux deux transporteurs d'y faire face plus efficacement. Les deux transporteurs ont l'intention d'exploiter des services distincts et concurrents dans le domaine des affrètements.

En décembre, Air Canada a conclu un accord avec Pacific Western Airlines, par lequel elle vendra à cette compagnie des services informatiques de réservations, au moyen de ReserVec II. PWA est désormais le seul autre transporteur canadien en mesure d'offrir aux passagers un service de réservations entièrement informatisé, et l'accord permet à Air Canada de tirer de son équipement un rendement plus élevé et plus économique.

L'utilisation de l'ordinateur pour l'accueil, essayée avec succès à Londres et Miami en 1971, a été faite à Vancouver au cours de l'année. L'adoption intégrale de cette technique est prévue à la nouvelle aéroport d'Air Canada à Toronto.

En 1971, Air Canada a formé, avec le Canadien National, CANAC CONSULTANTS LTD., une société qui offre des services de gestion et de consultation à l'échelle mondiale, en matière de transport aérien et de surface, d'hôtellerie et de télécommunications.

Cette société a obtenu de bons résultats. Elle travaille à un important projet pour le compte de la communauté est-africaine et elle a soumis des projets à Ghana Airways, au Royaume de l'Arabie Saoudite et à la République populaire du Congo. Elle a également fait des études, du point de vue du transport aérien, sur l'aménagement hydroélectrique de la baie James et sur un projet de démonstration de service aérien Montréal-Ottawa par avion à décollage et atterrissage courts (ADAC).

et d'autres transporteurs ont porté sur les moyens de resserrer la sécurité à l'intérieur et autour des aéroports, afin de compléter au besoin les dispositifs que le ministère des Transports s'emploie à mettre en place. La Société a fait le nécessaire pour que, dès le début de 1973, le contrôle des passagers et des malles soit général.

Passagers — services internationaux

En 1972, Air Canada a transporté 1,2 million de passagers vers l'Europe, les États-Unis et les Antilles. On se fait une meilleure idée de l'apport d'Air Canada à l'afflux des visiteurs au pays quand on sait qu'elle y a amené 600,000 personnes l'an dernier. De nouveaux tarifs excursion avantageux, le renforcement plus strict de la réglementation des affrètements et l'abondante publicité à laquelle a donné lieu l'annulation de certains affrètements ont contribué à un trafic record des vols réguliers d'Air Canada au-dessus de l'Atlantique. La Société estime, cependant, que les affrètements constituent un domaine important de l'industrie du transport aérien et elle fait le nécessaire en vue de participer pleinement à cette croissance. En octobre, Air Canada a conclu un contrat de location d'avions, d'une valeur de \$10 millions, avec Sun Tours Ltd., compagnie de promotion de voyages dont le siège social se trouve à Toronto. Le plus considérable du genre jamais signé par Air Canada, l'accord prévoit la fourniture de DC-8 et de DC-9 pour le transport des clients de Sun Tours participant à des circuits dans le sud, à partir de Toronto, Ottawa, Montréal et Halifax. Le contrat s'étend jusqu'au septembre 1973. En décembre, à la suite d'une série d'entretiens avec d'autres pays, le Gouvernement canadien a annoncé une nouvelle réglementation des affrètements, qui supprime l'obligation d'appartenir à un groupe. Air Canada entend tirer pleinement parti de ces dispositions, qui prendront effet en avril 1973. En fin d'exercice, elle s'apprête à commercialiser certains services d'affrètement par l'intermédiaire de Vacances Éconair Ltée, compagnie associée ayant pour objet la vente de places d'affrètement aux agences de voyage et aux consommateurs.

En plus d'offrir de nouveau le populaire circuit-spectacles à Londres, la Société a organisé une série de circuits-vacances d'hiver dans d'autres régions européennes, à partir du tarif du circuit forfaitaire 7-8 jours expérimenté avec succès durant l'hiver 1971-1972. Elle a étendu à l'hiver 1972-1973 la formule de vacances dans le sud populairisée sous le nom des "14 soleils". Afin d'accroître le trafic des services au-dessus de la frontière, on a établi une série de circuits appelés "les États-Uniques", auxquels se sont ajoutés, à titre d'encouragement supplémentaire, des prix spéciaux sur certaines lignes. La promotion Golfiesta, centrée sur le sud de la Californie, a donné d'excellents résultats. La Société a toujours le ferme espoir que les négociations entre les Gouvernements du Canada et des États-Unis conduiront à l'établissement d'autres services réguliers. De nouvelles lignes s'imposent entre un certain nombre de villes de part et d'autre de la frontière afin de répondre à la demande, surtout à partir de villes du centre-ouest canadien.

Principales innovations

Au cours de l'exercice, Air Canada a pris d'importantes décisions à longue portée, étudiées de nouvelles formules et entrepris une expansion considérable de ses services. Consciente de la nécessité d'une collaboration plus étroite avec l'industrie hôtelière, la Société a conclu des négociations avec Allied Inkeepers (Bermuda) Ltd. et Commonwealth Holiday Inns of Canada Limited (CHIC) en vue de s'assurer une réserve hôtelière de qualité dans les Antilles. Allied Inkeepers a été formée pour réaliser la mise en commun des intérêts de CHIC et de Commonwealth Development Corporation, dont les huit établissements combinés, répartis dans six îles, représentent plus d'un millier de chambres. Canadian National Realities Limited, à titre de représentant des Chemins de fer nationaux du Canada, actionnaire d'Air Canada, possède un tiers des actions. L'administration des hôtels est confiée par contrat à CHIC, compagnie à contrôle canadien. L'accord et les modalités commerciales associent Air Canada à la renommée mondiale de Holiday Inns. La Société a conclu, avec

Ottawa-Toronto. À la fin de l'exercice, ils comportaient tous deux 16 vols par jour, au lieu de 10 et 12 respectivement l'année précédente.

D'autres améliorations ont été apportées à l'horaire intérieur. Air Canada a inauguré un service DC-9 sans escale entre Victoria et Calgary le 29 avril. Durant la période de pointe estivale, un DC-8 a pris la relève du DC-9 pour la liaison quotidienne sans escale Toronto-Regina. Le service DC-8 a porté de quatre à sept par semaine le nombre de ses vols durant l'été.

L'intégration de DC-9 courts à sa flotte a permis à Air Canada d'affecter des jets à la plupart de ses escales du nord de l'Ontario, ainsi qu'à des liaisons Toronto-London-Cleveland et Toronto-Windsor. Successeur du Viscount de 48 places, ce modèle de DC-9 offre 75 places, toutes de la classe économique, et constitue un accroissement de capacité pour chacune de ces villes.

Dans les provinces atlantiques, la Société a collaboré étroitement avec Eastern Provincial Airways à la coordination des horaires et des services. Il en est résulté une amélioration du service dans toute la région.

De nombreuses mesures ont été prises durant l'exercice en vue de simplifier l'acheminement des passagers, de leur assurer encore plus de confort et d'accroître l'efficacité. En août, la Société a conclu avec le ministère des Transports un accord qui lui assure l'occupation exclusive de la nouvelle aéroport passagers de l'aéroport international de Toronto, à compter d'avril 1973. Elle sera connue sous le nom d'aéroport d'Air Canada et contribuera à alléger le grave problème d'encombrement dont se plaignent les usagers de l'aéroport de Toronto. Le nouvel édifice est conçu de façon à en permettre l'agrandissement au besoin.

En plus de prendre de nouvelles dispositions pour accroître encore la sécurité des passagers et des appareils, Air Canada a élargi l'utilisation des dispositifs déjà en place. Au cours de l'année, elle a engagé du personnel spécialisé, qui a prêté main forte au personnel régulier pour le contrôle des passagers et des bagages, de même que pour le maniement des détecteurs d'armes dans les grands aéroports. Des rencontres avec des représentants du Gouvernement

et à l'améliorer par la création de nouveaux services, la modernisation constante de sa flotte d'appareils à réaction, l'amélioration des horaires et l'accroissement de la capacité sur un grand nombre de lignes, de pair avec la demande.

D'importants changements ont été apportés à la tarification des services intérieurs. On a réduit de façon marquée les tarifs réguliers des longs trajets et établi toute une gamme de tarifs de promotion "Explorez le Canada", destinés à stimuler le voyage au pays, sur les courts et longs trajets, durant les périodes creuses habituelles.

Ainsi le prix du voyage aller et retour Montréal-Vancouver, en classe économique, est passé de \$290 à \$262 et peut même baisser à \$183 si l'on voyage en période creuse. Air Canada a continué de collaborer avec des entreprises de toutes les régions pour stimuler l'industrie touristique au pays.

Un nouveau circuit, "À la découverte des Maritimes", a été offert en collaboration avec les ministères du Tourisme des trois provinces Maritimes, Eastern Provincial Airways et l'Office de tourisme du Gouvernement canadien, dans le cadre du programme permanent de la Société visant à créer des circuits forfaitaires à prix avantageux au pays. Air Canada a encore amélioré un certain nombre de ces circuits; entre autres, le circuit-vacances Skitari dans l'Ouest canadien, qui demeure une constante réussite.

Innovation importante, Rapidair a été établi le 30 avril à l'intention des habitués de la ligne Montréal-Toronto. Ce service, qui simplifie les formalités d'accueil et offre des départs à intervalle régulier, à partir des mêmes portes, répond aux exigences particulières des voyageurs qui empruntent cette ligne de forte densité. Le nombre des vols offerts quotidiennement dans chaque direction, de 22 durant l'été, a été porté à 25 pour l'hiver; ils partent toutes les heures et, durant les périodes de pointe, toutes les demi-heures. Au cours des premiers mois, il a fallu aplanir certaines difficultés, provoquées surtout par l'insuffisance d'espace à l'aéroport de Toronto. À la fin de l'année, cependant, la clientèle appréciait fort le service.

On a ajouté plusieurs vols aux services très achalandés Ottawa-Montréal et

60/40, par suite de la prédominance du financement par émission d'actions au cours de l'année écoulée. Ces transporteurs ont réalisé un bénéfice d'exploitation de \$182 millions après impôts, à rapprocher de \$41 millions en 1971. Leur rapport de rentabilité a été globalement de 5.7%, au lieu de 3.7% l'année précédente.

Marchés

Au pays, Air Canada est un instrument de rapprochement. Elle offre à l'homme d'affaires des services passagers et fret, réunit les familles et les amis, fournit la promotion et les services nécessaires à l'établissement d'une industrie du tourisme au Canada. Sur le plan international, elle contribue à créer et maintenir des liens importants entre le Canada et le reste du monde. Comme entreprise de service, elle fait partie des ressources de transport dont la population a besoin.

Bien que l'industrie du transport aérien ait déjà connu un grand essor et de rapides progrès techniques, de nouvelles conceptions s'y dessinent et posent des défis que la Société s'apprête à relever.

Le marché traditionnel du voyage d'affaires conserve un rythme de croissance énergétique et Air Canada s'efforce de toujours mieux le servir. D'autre part, l'industrie constate une augmentation extraordinaire du voyage d'agrément. De nos jours, le vacancier regarde au prix et veut un ensemble de services. La qualité et la valeur relative des services revêtent donc une grande importance dans ce marché extrêmement concurrentiel.

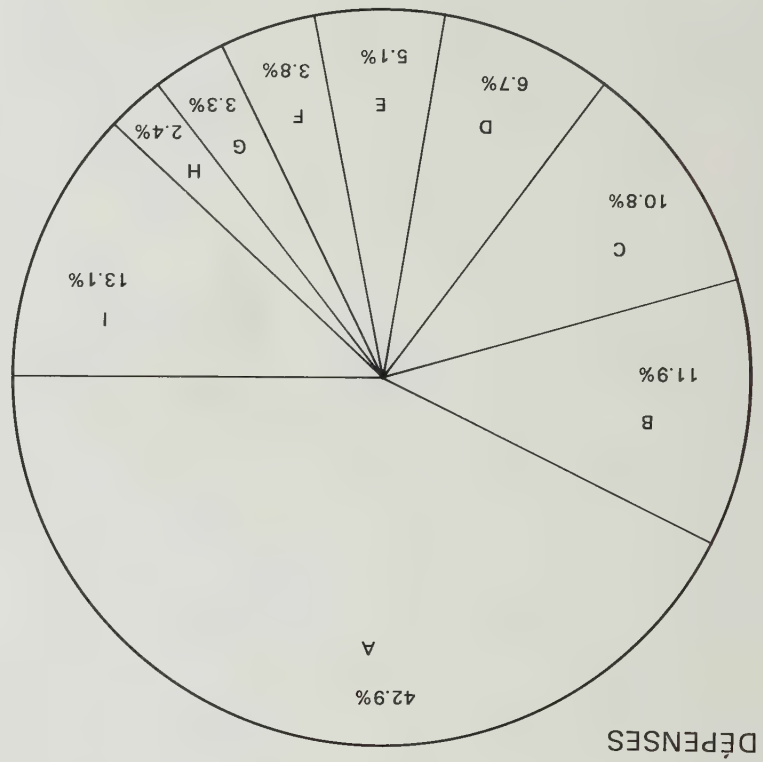
Air Canada s'est efforcée ces dernières années d'appuyer l'organisation et la vente de ses services sur une préparation soignée et sur une recherche approfondie. L'année 1972 a encore précisé cette attitude. L'évolution du marché du voyage débouche sur le transport aérien massif. Elle exige un style de marketing caractérisé principalement par la recherche sur la consommation et par la concentration sur l'agrandissement du marché.

Passagers — services intérieurs

En 1972, Air Canada a transporté, à bord de ses services intérieurs réguliers, 6.9 millions de passagers.

Au cours de l'année, la Société s'est surtout employée à étendre son activité





A	Traitements, salaires et avantages	\$230,800	42.9
B	Amortissement et désuétude	64,010	11.9
C	Carburant et pétrole	57,994	10.8
D	Loyers, services publics	35,869	6.7
E	Matériaux, fournitures et services	27,493	5.1
F	Commissions sur les ventes	20,633	3.8
G	Droits d'atterrissage et études sur les installations aéroportuaires	17,562	3.3
H	Publicité et promotion	13,051	2.4
I	Autres dépenses d'exploitation	70,358	13.1
TOTAL DES DÉPENSES		\$537,770	100%

troisième trimestre, cependant, il a fallu engager du personnel pour répondre aux nouvelles exigences d'entretien et d'acheminement au sol créées par l'accroissement du trafic, actuel et prévu, dans tout le réseau. En prévision du trafic de 1973, le personnel technique et de cabine a été accru et l'entraînement a commencé. Les salaires, traitements et avantages sociaux, qui influent grandement sur le prix de revient, ont constitué 43% des dépenses d'exploitation. Les salaires et traitements ont augmenté de \$22.0 millions, soit 12%, par rapport à 1971.

Les frais d'amortissement et de désuétude se sont accrus de 9% en atteignant \$64 millions. Une année entière d'exploitation de tous les appareils Boeing 747, l'intégration de 11 DC-9 à la flotte et l'agrandissement des installations d'entretien entrent ici en ligne de compte.

Situation financière

Durant 1972, l'actif s'est accru de \$34.3 millions pour atteindre \$834.3 millions. Le fonds de roulement, qui a augmenté de \$4.3 millions, était de \$27 millions au 31 décembre.

Les immobilisations en immeubles et matériel étaient de \$662.1 millions en fin d'exercice, après déduction de l'amortissement accumulé. Les dépenses en immobilisations se sont élevées à \$82.2 millions, compte tenu des versements relatifs à cinq DC-9 allongés et à six DC-9 courts, ainsi qu'à l'agrandissement des installations d'entretien à Dorval, Toronto et Vancouver. À la suite de sa décision de ne pas acheter quatre Concorde supersoniques, Air Canada a reçu le remboursement intégral de ses dépôts de \$945,000 en espèces.

En fin d'exercice, les billets et obligations non garanties représentaient une somme totale de \$640 millions; l'intérêt sur cette somme s'établissait à \$32.5 millions, en regard de \$31.9 millions en 1971. Le changement le plus important survenu au cours de l'année est une augmentation de \$8.5 millions relative au financement de onze moteurs Rolls-Royce RB.211 destinés aux Lockheed L 1011.

Le capital-actions et les bénéfices non répartis s'établissaient à \$47.6 millions en fin d'exercice. Le rapport dette/avoir des actionnaires, qui était de 94/6 à la fin de 1971, est passé à 93/7. Le rapport des dix transporteurs intérieurs transcontinentaux des États-Unis et de Pan American s'est amélioré en s'établissant à

Les grèves déclenchées en janvier et février par les contrôleurs du trafic aérien et les techniciens en radar employés du gouvernement, l'arrêt de travail d'une journée décrétée en juin par les pilotes des lignes aériennes du monde entier à titre de protestation contre la piraterie, les intempéries durant les Fêtes, voilà autant de facteurs qui ont réduit d'environ \$6 millions le bénéfice net.

Le coefficient d'utilisation en passagers dans l'ensemble du réseau a été de 65%, supérieur de 10 points à celui de l'année précédente, c'est le plus élevé depuis 1967. Bien que la capacité des vols réguliers au-dessus de l'Atlantique ait été augmentée de 11%, le coefficient d'utilisation en est passé de 47 à 68%, en raison de l'accroissement considérable du trafic.

Le rendement par passager-mille, pour l'ensemble du réseau, a été de 5.99¢, soit 6% de moins que le rendement de 6.35¢ réalisé l'année précédente. Cette diminution a été contrebalancée par l'amélioration du coefficient d'utilisation, qui a permis le bénéfice. La marge d'exploitation bénéficiaire y a aussi contribué en passant de 5.6% à 7.8%.

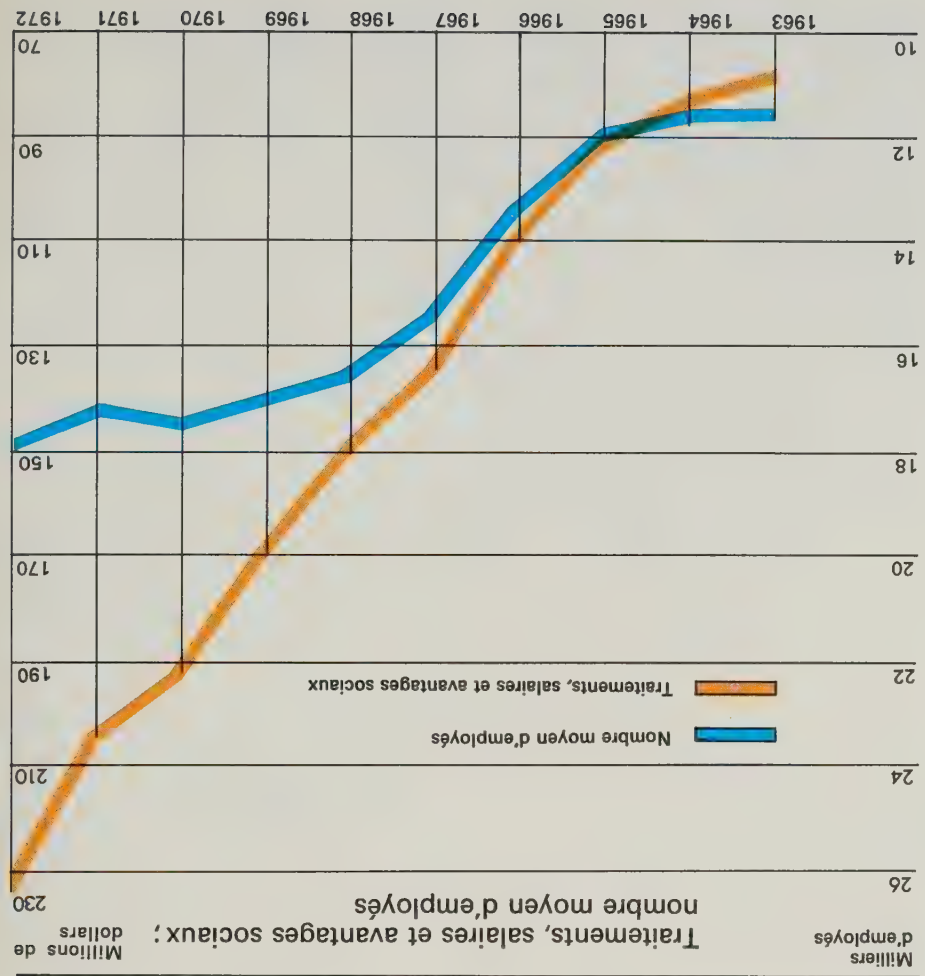
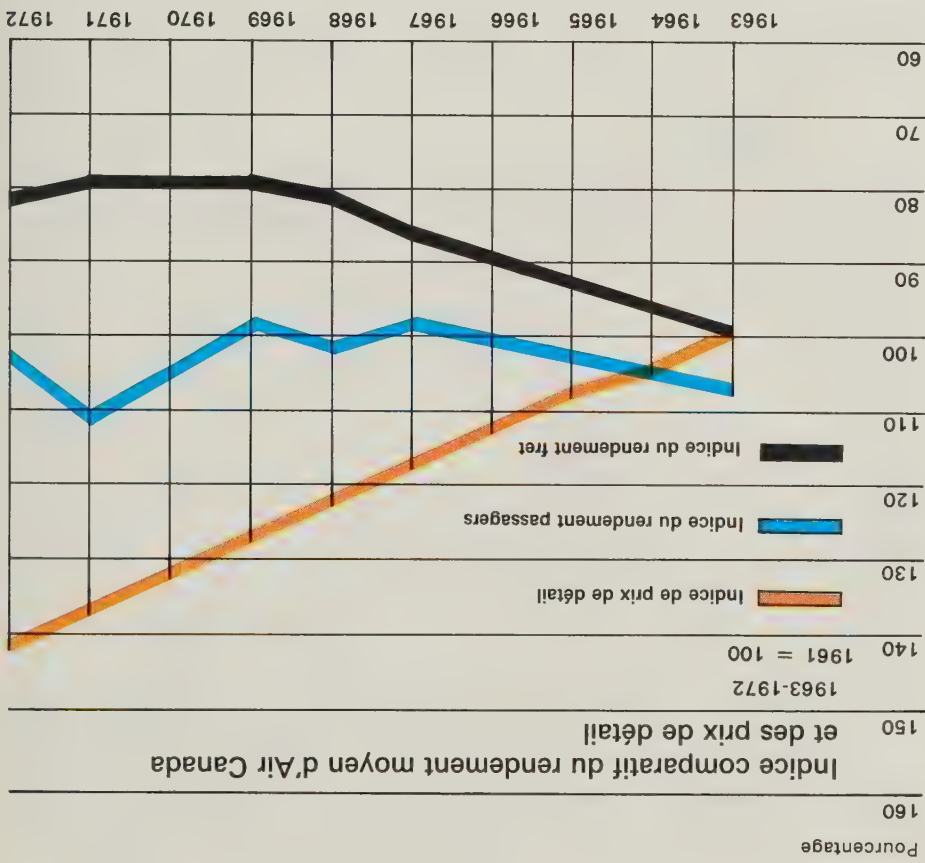
Dépenses

Les dépenses d'exploitation ont été de \$537.8 millions, soit 12% de plus qu'en 1971.

L'inflation de l'économie canadienne, qui a tendu de nouveau à augmenter le niveau des dépenses, s'est établie à 4.5%. La hausse est plus sensible à l'échelle de l'industrie du transport aérien; on estime qu'elle a été de 6% dans le cas des grands transporteurs des États-Unis.

L'augmentation des frais qu'a subie Air Canada tient en partie à l'accroissement des dépenses provoqué par un trafic supérieur aux prévisions. Des dépenses supplémentaires d'entretien et les frais d'ouverture de l'aérogare d'Air Canada à Toronto y ont également contribué. Les frais de main-d'oeuvre et de carburant ainsi que d'aéroport et de navigation aérienne ont augmenté et il en est résulté, pour la deuxième année consécutive, une hausse des frais unitaires d'exploitation. Le coût de la tonne-mille disponible, de 22.6¢ en 1971, est passé à 24.3¢, une augmentation de 7.5%.

On a exercé une grande prudence à l'égard de l'embauchage; vers la fin du



À l'honorable Ministre des Transports

Ottawa.
Monsieur le Ministre,
Le Conseil d'administration d'Air Canada est heureux de vous présenter le rapport de l'exercice 1972.
Au cours de l'année, la Société a célébré son 35^e anniversaire. Modeste à ses débuts, elle prend place aujourd'hui parmi les dix lignes les plus importantes du monde et met sa fierté à continuer de servir le peuple canadien.

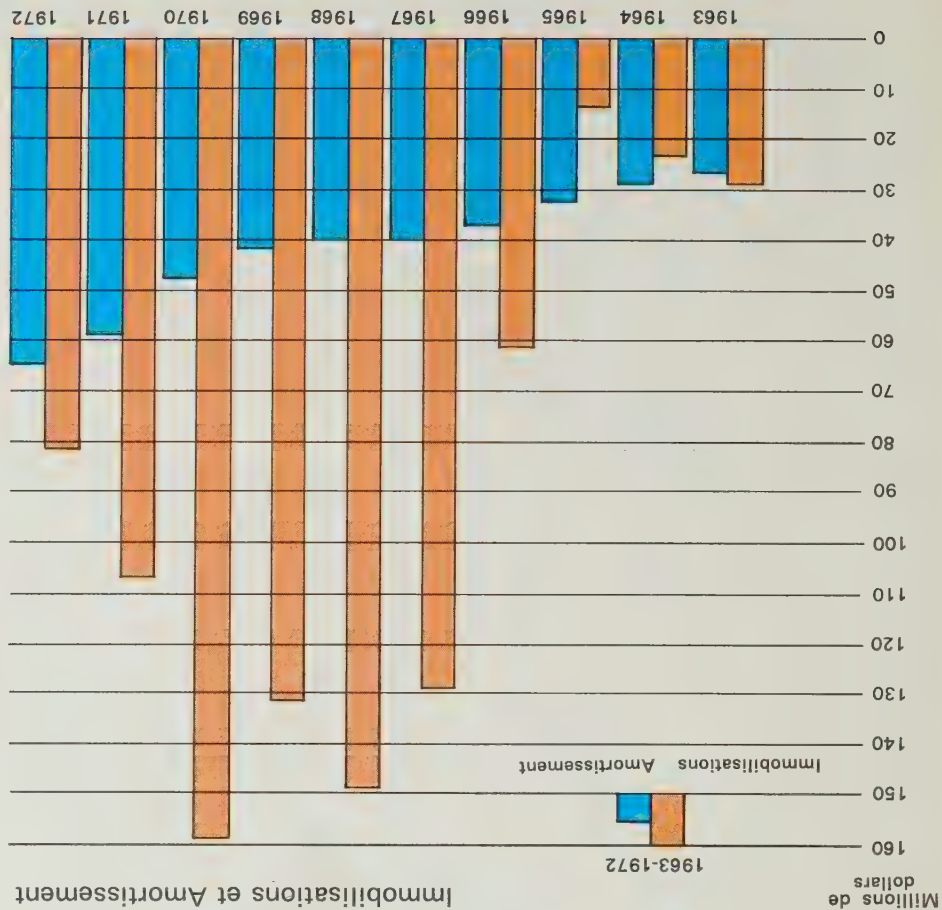
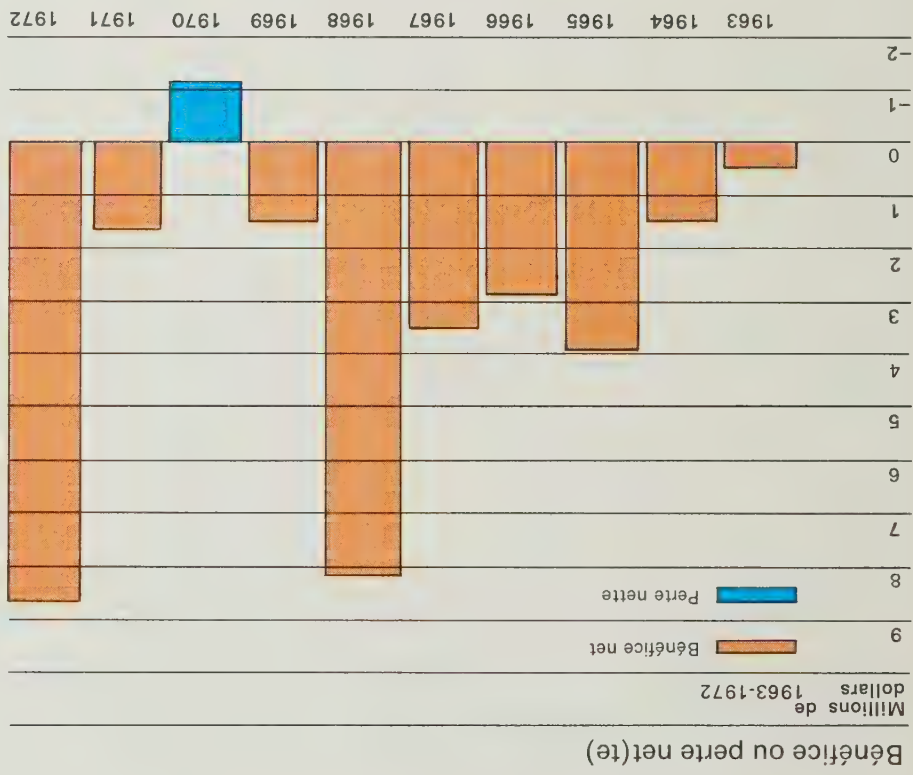
Principaux résultats

La vigueur de la croissance économique durant la majeure partie de l'exercice ainsi que l'amélioration des programmes de marketing et de service ont produit un bénéfice sans précédent de \$8,648,000 après impôts. Le rapport de rentabilité, en passant de 4.6% à 5.7%, atteste une tendance encourageante, mais ne répond pas aux normes commerciales ordinaires et reste inférieur au rapport de 6.3% enregistré en 1968, alors que le bénéfice net a été presque aussi élevé.

Revenus et trafic

Le total des revenus a été de \$583.3 millions, une augmentation de 15% sur 1971.
Le rétablissement du trafic régulier, qui a haussé de 23% dans le réseau d'Air Canada, s'est traduit par un accroissement de 16% des revenus passagers, qui ont atteint \$475.7 millions. Les revenus des arrêtements, au montant de \$22.2 millions, représentent une augmentation de 13%. Les revenus fret ont été de \$76.5 millions, 9% de plus qu'en 1971.

Le trafic passagers sur les lignes nord-américaines a augmenté de 14%, alors que les transporteurs transcontinentaux des États-Unis ont réalisé une augmentation de 11% sur leurs lignes intérieures. L'amélioration enregistrée par Air Canada a été surtout sensible sur les lignes transcontinentales. Le trafic de la première classe y a contribué en augmentant de 22%.
Grâce à un achalandage beaucoup plus élevé tout au long de l'été, le trafic des lignes transatlantiques représentait un progrès de 59% en fin d'exercice. Les passagers-milles des services méridionaux ont augmenté de 10%; c'est la Floride qui a le plus gagné en popularité parmi les escalas du sud.



Conseil d'administration *

Nommés par décret :

William R. Allen, C.R., Toronto
George Meikle, Summerside
J. R. Murray, Winnipeg
Yves Pratte, C.R., Montréal

Elus par les actionnaires :

David A. Anderson, C.R., Toronto
Pierre Des Marais II, Montréal
W. C. Koerner, C.C., C.O.S.J.J., LL.D., Vancouver
N. J. MacMillan, C.R., LL.D., Montréal
André Monast, C.R., Québec

Direction *

Yves Pratte, C.R., Président du Conseil & directeur général
J. R. Baldwin, Président

P. J. Chartrand, Vice-président — Personnel & Perfectionnement de l'Organisation
K. J. Davis, Vice-président — Opérations Vol
C. H. Glenn, Vice-président — Planification opérationnelle
G. C. Goode, Vice-président — Contrôle de l'Exploitation générale
Yves Jasmin, Vice-président — Relations publiques
Pierre Jeannot, Vice-président — Informatique et Vice-président
& Coordonnateur de la Planification générale
James McLean, Vice-président — Affectations Spéciales
I. E. McPherson, Conseiller juridique général
Yves J. Ménard, Vice-président — Marketing
J. W. Norberg, Vice-président — Entretien
K. E. Olson, Vice-président — Achats & Installations
Earl H. Orser, Vice-président — Finances
J. P. Sheehan, Trésorier
C. I. Taylor, Vice-président — Pouvoirs publics & Industrie du Transport aérien
D. C. Tennant, Vice-président & Adjoint au Président
R. T. Vaughan, C.R., LL.D., Vice-président & Adjoint au Président du Conseil
& Secrétaire de la Compagnie
J. M. Callen, Vice-président — Régions Centre & Sud
Maurice d'Amours, Vice-président — Région Est
H. H. Kantor, Vice-président — Région Europe
J. P. Labrie, Vice-président — Région États-Unis
H. D. Laing, Vice-président — Région Ouest

* Au 31 décembre 1972

Siège social :

1 Place Ville-Marie
Montréal 113, Québec

Coup d'oeil sur l'exercice

Situation financière			1972			1971			Variation %		
15	Revenus d'exploitation	\$583,262,000	\$508,341,000								
12	Dépenses d'exploitation	537,770,000	480,085,000								
	Bénéfice net	8,648,000	1,662,000								
3	Investissement en fin d'exercice	687,713,000	670,753,000								
	Rapport de rentabilité	5.7%	4.6%								
Statistiques											
23	Sièges-milles occupés* (en milliers)	7,901,378	6,426,830								
	Coefficient d'utilisation en passagers*	65%	55%								
(6)	Rendement par siège-mille occupé*	6.02¢	6.39¢								
4	Tonnes-milles disponibles (en milliers)	2,215,234	2,122,442								
7	Dépenses d'exploitation par tonne-mille disponible	24.28¢	22.62¢								
6	Personnel en fin d'exercice	18,232	17,266								
* Services réguliers seulement											

Terminologie

Coefficient d'utilisation en passagers
Rapport en % :

Rapport en % :

$$\frac{\text{sièges-milles occupés}}{\text{sièges-milles disponibles}} \times 100$$

sieges-milles disponibles

Coefficient général d'utilisation
Rapport en % :

Rapport en % :

$$\frac{\text{tonnes-milles transportées}}{\text{tonnes-milles disponibles}} \times 100$$

tonnes-milles disponibles

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du revenu d'exploitation.

Bénéfice d'exploitation exprimé en

Rapport de rentabilité

Bénéfice net, après impôts sur le revenu plus la dépense nette d'intérêts, exprimé en

pourcentage de l'investissement moyen.
L'investissement est la somme de la dette
à long terme et de l'avoir des actionnaires.

Revenu moyen par siège-mille occupé ou tonne-mille transportée.

tonne-mille transportée.

Sieges-milles disponibles

Mesure utilisée pour le service passagers
et exprimant le nombre total des places
mises à la disposition des passagers
payants, multiplié par le nombre de milles
parcours.

parcours.

Sieges-milles occupés

Mesure de trafic passagers exprimant le nombre total des passagers payants

nombre total des passagers payants

effectivement transportés, multiplié par le nombre de milles parcourus.

nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles colis express

Tonnes-milles courrier

Tonnes-milles fret

Mesure de trafic fret exprimant le nombre respectif de tonnes transportées, multiplié par le nombre de milles parcourus.

par le nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles disponibles

Mesure de capacité totale exprimant le tonnage disponible pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, multiplié par le nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles transportées

Mesure de trafic total exprimant le nombre de tonnes de tout le trafic, multiplié par le nombre de milles parcourus.

nombre de milles parcourus.

Table des matières

Coup d'oeil sur l'exercice	1
Terminologie	1
Conseil d'administration — Direction	2
Rapport du Conseil d'administration	3-14
Etat du revenu et des bénéfices non répartis	15
Bilan	16-17
Etat de la provenance et de l'emploi des fonds	18
Notes aux états financiers	18-19
Principales statistiques des dix dernières années	20-21
Escales d'Air Canada	22

AIR CANADA
Rapport annuel
1972

